

970 444



Tielaitos

Kaakkois-Suomen kaupunkiseutujen pääväylien tilaselvitys



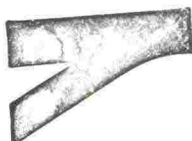
Mikkeli 1997

Tielaitos

Kaakkois-Suomen
tiepiiri

08 TIEL / Kas

08 TIEL/Kas



Tielaitos
Kirjasto

Doknro: 970444
Nidenro:

Kaakkois-Suomen kaupunkiseutujen pääväylien tilaselvitys

Tielaitos
Kaakkois-Suomen tiepiiri
Kouvola 1997

Tielaitos, Kaakkois-Suomen tiepiiri
Kouvola 1997
Maanmittauslaitos, lupa nro 64/MAR/97

Kaivopuiston Kirjapaino Oy, Helsinki

Valokuvat: Marja Oittinen
Kotkan kaupunki
Kannen kuva: Ulla Suvanto ja Henna Purtilo
Mämmälän ala-aste, Anjalankoski

Kaakkois-Suomen tiepiiri
Piirikonttori
Kauppamiehenkatu 4
45100 KOUVOLA
Puhelinvaihde 020 444 153

Tiivistelmä

Kaupunkiseutujen pääväylät-tilaselvityksessä tarkastellaan kaupunkialueilla olevien yleisten teiden ja niitä verkollisesti täydentävien pääkatujen ympäristön tilaa maankäytön, liikenteen ja ympäristön kannalta. Kaakkois-Suomen tiepiirissä selvitys koskee Anjalankosken, Haminan, Heinolan, Imatran, Kotkan, Kouvolan, Kuusankosken, Lappeenrannan, Mikkelin, Pieksämäen ja Savonlinnan kaupunkia.

Tilaselvityksen tavoitteena on muodostaa kaupunkikohtainen yleiskuva pääväylästä toiminnallisesta ja ympäristöllisestä tilasta, ongelmista sekä kehittämistarpeista.

Työ on sisältänyt v. 1996 maastokäynnit, kaupunkikohtaiset työkokoukset sekä sidosryhmäkokoukset, joihin osallistui myös tielaitoksen keskushallinnon, maakuntien liittojen ja ympäristökeskuksen edustajia.

Kaupunkirakenteeltaan Kaakkois-Suomen kaupungit ovat yksikeskustaisia ja suhteellisen tiiviitä (Hamina, Kouvola, Mikkelin, Pieksämäki), hajautuneita ja melko väljiä (Anjalankoski, Imatra, Kotka) tai nauhamaisia (Heinola, Kuusankoski, Lappeenranta ja Savonlinna). Useimpien kaupunkien tavoitteena on tiivistää kaupunkirakennetta sijoittamalla uudet toiminnot nykyisten sisälle tai niiden välittömään läheisyyteen tai rakentamalla erillään olevia alueita yhteen. Tiivistämisen toivotaan paitsi vähentävän ajoneuvoilla tapahtuvaa liikkumista myös tuovan taloudellista hyötyä sekä helpotusta liikkumisesta aiheutuviin turvallisuus- ja ympäristöongelmiin.

Useimmissa kaupungeissa pääväylästä toimii rakenteessa hierarkisesti oikein ja liikenne sekä eri liikennemuodot sijoittuvat niille tarkoitetuille väylille. Poikkeuksia kuitenkin on: esimerkiksi Haminassa ja Savonlinnassa läpikulkeva valtatieliikenne käyttää kaupungin katuverkkoa aiheuttaen toimivuus-, turvallisuus- ja ympäristöongelmia. Toinen merkittävä ongelma on raskas liikenne, jota liikkuu taajamakeskustoissa väylillä, joille se ei kuuluisi (Anjalankoski, Heinola, Kotka, Kuusankoski, Savonlinna). Ruuhkia ei Kaakkois-Suomen kaupunkien pääväylästä esiinny lukuunottamatta, ajoittaista liikenteen tukkeutumista joissakin liittymissä.

Ohikulkutiet ovat muuttaneet aiemmin ongelmallista liikennetilannetta monin paikoin (Mikkeli, Heinola, Kouvola, Kuusankoski). Lähiaikoina tilanne paranee myös Imatralla. Päätöksiä ja toimenpiteitä ohikulkutieratkaisut odottavat Haminassa ja Savonlinnassa. Lappeenrannassa ja Pieksämaella nykyisten ohikulkuteiden palvelutason nostamisesta on laadittu suunnitelmia.

Opastus on ongelma monissa alueen kaupungeissa ja puutteita esiintyy sekä kauko-, lähi- että erityiskohteiden opastuksessa. Myös infopisteiden ja taulujen informatiivinen ja viusaalinen taso on usein heikko. Mikkelissä käytössä olevat erityiskohteiden uudentyyppiset opasteet ovat onnistuneita.

Kevyen liikenteen reitistö on yleensä kaupungin sisäisten yhteyksien osalta melko kattava. Ongelmia ja puutteita esiintyykin lähinnä seudullisissa yhte-

yksissä ja kevyen liikenteen opastuksessa. Myös kevyen liikenteen risteäminen ajoneuvoliikenteen kanssa vaatii monin paikoin olosuhteiden parantamista - tyypillisenä esimerkkinä valtatie 7 Haminassa ja Siltakatu Heinolassa.

Paikallinen joukkoliikenne perustuu kaikissa kaupungeissa linja-autoihin. Joukkoliikenteen palvelutasoa voi kuvata keskimäärin kohtuulliseksi, vaikka alueellisia eroja on jopa kaupunkien sisällä. Tulevaisuudessa useimmat kaupungit pyrkivät edelleen kohentamaan joukkoliikenteen asemaa esimerkiksi kuntien välisellä yhteistyöllä.

Kymen ja Etelä- Karjalan alueen kaupungit ovat hyvin teollistuneita, mikä näkyy myös kaupunkikuvassa. Puu- ja paperiteollisuus on syntynyt vesistöjen varrelle. Tarkastellut tiejaksot ovat lähes kauttaaltaan keskustan sisään- tai ohikulkuteinä toimivia väyliä tai maaseutumaisia lähestymisjaksoja. Tyypillisimpinä tiemiljööön ongelmina voidaan mainita edellä mainittujen väylien leveä poikkileikkaus ja autoliikennepainotteisuus sekä irrallisuus muusta ympäristöstä. Maaseututeiden ongelmia ovat heikko tieympäristön hoitotaso ja jaksottuminen sekä näkymien umpeenkasvaminen. Tieympäristön standardivarustus luo osaltaan heikkoa kaupunkikuvaa ja on usein huonokuntoista (mm. valaisimet, bussipysäkit, opasteet, kiveykset).

Ehdotetuissa toimenpiteissä laajimmat käsittävät kaupunkiseudullisten liikennejärjestelmien laatimista (Kotkan ja Kouvolan seudut, Kuusankoski), keskustasaneerauksia (Anjalankoski, Heinola, Kuusankoski), vaativia tiejärjestelyjä (Hamina, Savonlinna) sekä kattavia melu- ja/tai pohjavesisuojauksia (Kotka, Mikkeli). Liittymien parantamista tulisi tehdä lähes kaikissa kaupunkikohteissa. Viitoituksen, tievarustelun ja opastuksen parantaminen nousee erityisesti esille Anjalankoskella, Kotkassa, Imatralla, Lappeenrannassa ja Heinolassa. Melunsuojaustarvetta on kaikissa kaupungeissa joko tie- tai katuverkolla, eniten niissä, missä on paljon asuntoalueiden halki menevää raskasta liikennettä. Liikenteen päästöt eivät ole ongelma.

Vain hyvin harvoissa kaupungeissa on ratkaisuihin otettu huomioon kevytliikenteen erityisryhmien (vanhukset, vammaiset) tarpeet (Kouvola, Lappeenranta).

Viherympäristössä suurin ongelma on riittämättömät kunnossapidon resurssit. Kaupunkikuvan parantamiseksi tiemiljööä tulisi useimmiten kohentaa tonteilla, erityisesti esikaupunkialueilla. Uudentyyppiset tiemiljööön ideat ja toteutukset olisivat tervetulleita; nähtävissä on selvästi yksilöitymisen tarvetta niin maisemanhoidon kuin tievarustelunkin osalta (Kotka, Heinola, Mikkeli, Hamina, Savonlinna, Kouvola).

Esipuhe

”Kaupunkiseutujen pääväylät - tilaselvitys” on osa Kaakkois-Suomen tiepiirin liikenneympäristön tilaselvitystä, josta aiemmin on tehty selvitykset maaseututaajamien, melun, ilmanlaadun ja pohjaveden sekä luonnon, kulttuurihistorian ja maiseman osalta. Vuosi 1996 on Tielaitoksen ympäristövuosi, jolloin on myös julkaistu Tielaitoksen uusi ympäristöpolitiikka ja ympäristöpäämäärät 2005. Selvitys tukee myös näissä esitettyä ympäristöpolitiikkaa.

Tarkastelukohteina ovat kaupunkitaajama-alueilla ja niiden lievealueilla sijaitsevat yleiset tiet sekä niitä verkollisesti täydentävät kaupunkien pääkadut. Tilaselvityksen tavoitteena on muodostaa kaupunki- ja tiepiirikohtainen käsitys pääväylästä vallitsevasta tilanteesta, ongelmista ja kehittämistarpeista. Tarkasteltavia päämuuttujia ovat liikenne, maankäyttö, kaupunkikuva ja ympäristö.

Tilaselvitys käsittää 11 kaupunkia: Anjalankoski, Hamina, Heinola, Imatra, Kotka, Kouvola, Kuusankoski, Mikkeli, Lappeenranta, Pieksämäki ja Savonlinna. Tarkasteltavia tiejaksoja näissä on yhteensä 72 kpl.

Selvitys on tehty Kaakkois-Suomen tiepiirin toimeksiannosta LT-Jyväskylä Oy:ssä. Työtä ohjanneen hankeryhmän työskentelyyn ovat osallistuneet:

Anni Panula-Ontto-Suuronen Kaakkois-Suomen tiepiiri, pj.

Matti Reunanen

Hannu Teittinen

Maire Karhu

Pertti Asikainen

Niilo Ruuth

Konsultteina työstä ovat vastanneet:

Markku Hulkkonen LT-Jyväskylä Oy

Kauko Lahti Arkkitehtitoimisto Kauko Lahti Oy

Marja Oittinen LT-Konsultit Oy

Työhön liittyvistä ympäristöselvityksistä on vastannut FM Marju Helenius-Kalavainen LT-Jyväskylä Oy:stä ja liikenneselvityksistä dipl.ins. Petri Lounonen LT-Kuopio Oy:stä.

Erittäin merkittävä rooli työn onnistumisessa on ollut kaupunkikohtaisilla tapaamisilla, joihin hankeryhmän jäsenten lisäksi on osallistunut kaupunkien edustajien lisäksi henkilöitä ympäristökeskuksista ja maakuntien liitoista. Arvokkaita kommentteja on tullut lukuisilta muilta henkilöiltä, mm. Hannu Kalliolt Kaakkois-Suomen tiepiiristä ja Raija Merivirralla Tielaitoksen kehittämiskeskuksesta.

Joulukuu 1996

Kaakkois-Suomen tiepiiri

Sisältö

TIIVISTELMÄ

ESIPUHE

| | | |
|------|---|-----|
| 1 | SELVITYKSEN LÄHTÖKOHDAT | 7 |
| 1.1 | Työn sisältö | 7 |
| 1.2 | Tavoitteet | 7 |
| 1.3 | Tehtävän rajaus | 7 |
| 1.4 | Selvitysalue | 7 |
| 1.5 | Inventointimenetelmät ja väylien jaksotus | 9 |
| 1.6 | Sidosryhmätyöskentely | 9 |
| 2 | KAUPUNKIKOHTAINEN TARKASTELU VÄYLITTÄIN JA TOIMENPIDE-EHDOTUKSET | 13 |
| 2.1 | Anjalankoski | 13 |
| 2.2 | Hamina | 25 |
| 2.3 | Heinola | 34 |
| 2.4 | Imatra | 40 |
| 2.5 | Kotka | 48 |
| 2.6 | Kouvola | 58 |
| 2.7 | Kuusankoski | 67 |
| 2.8 | Lappeenranta | 79 |
| 2.9 | Mikkeli | 92 |
| 2.10 | Pieksämäki | 104 |
| 2.11 | Savonlinna | 114 |
| 3 | YHTEENVETO | 121 |
| | LÄHDEKIRJALLISUUS | 123 |

1. Selvityksen lähtökohdat

1.1 Työn sisältö

"Kaupunkiseutujen pääväylät - tilaselvityksissä" tarkastellaan kaupunkialueilla olevien yleisten teiden ja niitä verkollisesti täydentävien pääkatujen ympäristön tilaa erityisesti maankäytön, liikenteen, kaupunkikuvan ja ympäristön kannalta.

Kaupunkien olosuhteet poikkeavat toisistaan ja kaupunkien väylille on sekä tiepiiriin että kaupunkien toimesta tehty tai tekeillä erilaisia selvityksiä ja suunnitelmia. Näin ollen jokaista kaupunkia on tarkasteltu sen omista lähtökohdista ja tavoitteista.

Selvitystyötä varten tielaitoksen keskushallinto on laatinut ohjeen, jota tässä työssä on noudatettu soveltuvien osin.

1.2 Tavoitteet

Tilaselvityksen tavoitteena on muodostaa kaupunkikohtainen yleiskuva pääväylästä valtatien tilanteesta, ongelmista ja kehittämistarpeista. Selvitystyön toivotaan myös edesauttavan kaupunkien, tiepiirin ja eri sidosryhmien välistä yhteistyötä. Tielaitos kokoaa tilaraportit valtakunnalliseksi yhteenvedoksi, jota hyödynnetään tienpidon suunnittelussa ja ohjelmoinnissa.

1.3 Tehtävän rajaus

Tarkasteltavan tie- ja katuverkon laajuus sovitettiin yksityiskohtaisesti kaupunkien ja tiepiirin välisissä neuvotteluissa. Tarkastelukohteina ovat kaupunkitaajama-alueiden ja niiden lievealueiden tielaitoksen hallinnassa olevat tiet sekä tarvittaessa kaupunkien kadut, jotka täydentävät tiestöä toimivaksi verkoksi. Katuja on ollut lähinnä ydinkeskusta-alueilla. Tiestön rajaus on esitetty kaupunkikohtaisilla yleiskartoilla muun yleisen informaation lisäksi. Yleiskartoille on piirretty myös kaupunkiseudun etäisyysympyrä ($r=1-6$ km), jonka keskipisteenä on kaupungin toimiva keskuspaikka.

Selvityksen keskeisimmät väylä- ja tieverkko-kohtaiset arviointitehtävät ovat:

1. Maankäytön ja liikenteen vuorovaikutus sekä liikenteen toimivuus ja liikenneturvallisuus.
2. Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen asema, verkosto ja ongelmat.
3. Kaupunkikuva suhteessa pääväyliin.
4. Kaupungin orientoitavuus opastuksen ja luonnollisen hahmottumisen kannalta.
5. Väylästä suhde luontoon ja maisemaan.
6. Tieympäristöjen viherhoidon tila.

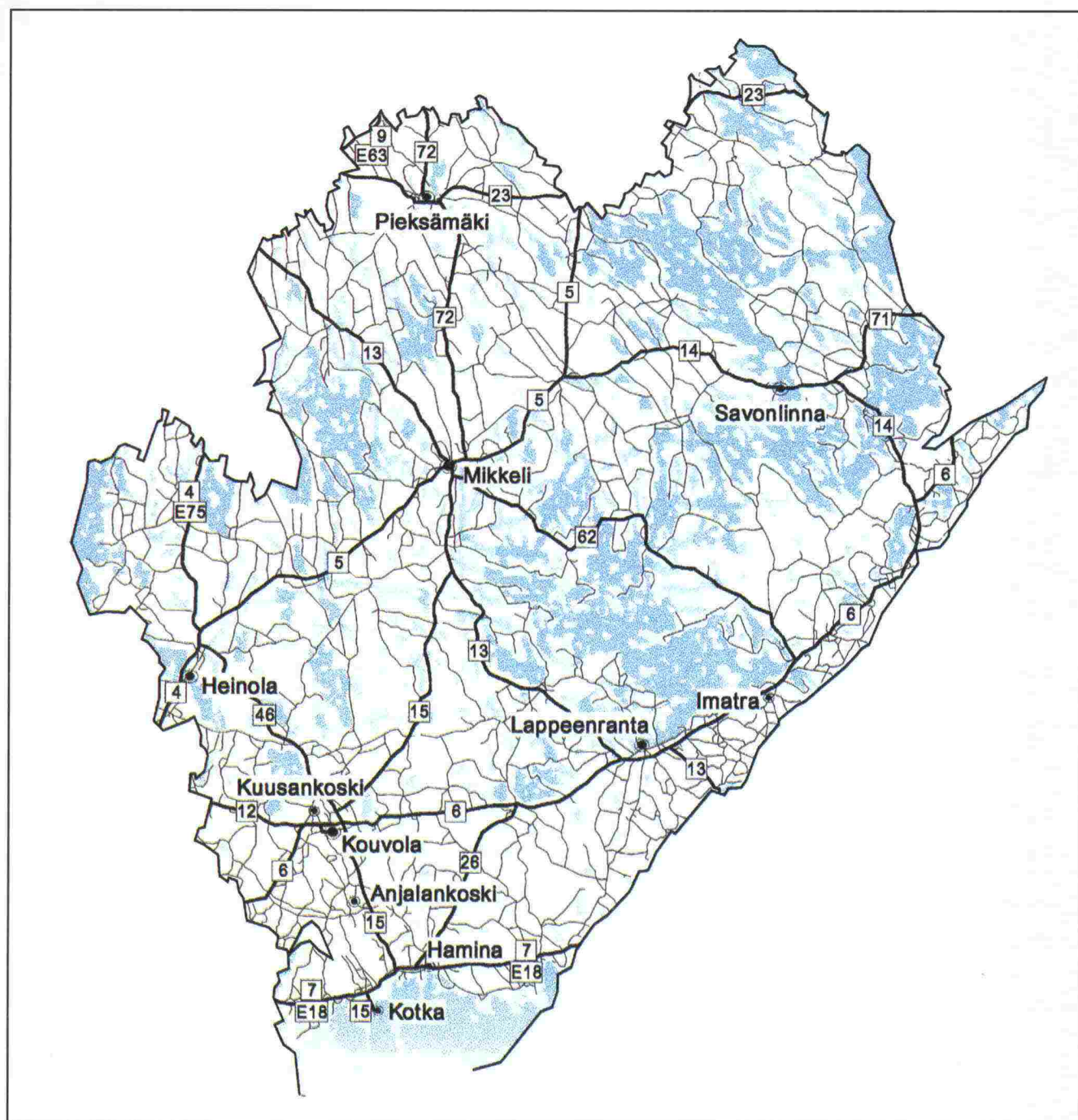
Työssä on esitetty kaupunkikohtaisesti toimenpidetarpeita, joista osa on merkitty kiireellisiksi. Toimenpiteiden toteuttaminen kuuluu eri vastuutahoille. Näiden lyhenteet on merkitty kaupunkikohtaisesti toimenpiteiden jälkeen suluissa. Vastuutahot ovat k=kaupunki, t=tielaitos, y=yksityiset, yr=yrittäjät, k=kaikki yhdessä.

1.4 Selvitysalue

Kaakkois-Suomen tiepiirissä selvitys koskee Anjalankosken, Haminan, Heinolan, Imatran, Kotkan, Kouvola, Kuusankosken, Lappeenrannan, Mikkelin, Pieksämäen ja Savonlinnan kaupunkeja. Kaupungit ja niiden sijainti suhteessa tieverkkoon on esitetty kuvassa 1.

Yhdyskuntarakenteen ja kaupunkikulttuurin erityispiirteitä

Kymen läänin kaupungit ovat pääasiallisesti kehittyneet teollisuuden ympärille. Mikkelin läänin puolella teollisuuden vaikutus on vähäisempää. Kotka ja Hamina, Kouvola, Kuusankoski ja Anjalankoski sekä Imatra ja Lappeenranta muodostavat kaupunkiseutualueet. Aikanaan useammasta kunnasta yhdistyneissä kaupungeissa (Kotka, Imatra ja Anjalankoski) kaupunkirakenne on hajanainen ja monikeskustainen. Hajanaisuutta lisäävät lisäksi luonnonolot, esim. kaupungin sijainti vesistön varrella. Kaupunkirakenteeltaan selkeästi nauhamaisia ovat Savonlinna, Lappeenranta, Heinola, ja Kuusankoski.



Kuva 1 Kaakkois-Suomen tiepiirin alueen kaupungit.

Luonnonolojen ja maiseman erityispiirteitä

Kymenlaakson maisemarakenteen rungon muodostaa lännestä itään kulkeva Salpausselkä. Sen eteläpuolella on paljon kallioalueita ja jokilaaksoja, joista tärkein on Kymijokilaakso. Salpausselän pohjoispuoli on eteläosaa kumpuilevampaa mäki- ja kankaremaata.

Salpausselkä rajaa eteläpuolelleen Eteläisen rantamaan ja pohjoispuolelleen Itäisen Järvi-Suomen maisemamaakunnan.

Etelä-Karjalan alue on maisemakvaltaan Kymenlaaksoa monipuolisempaa. Salpausselän eteläpuolella on jokilaaksoja ja paljon pieniä järviä sekä murroslaaksoja. Reunamuodostuman pohjois- ja itäpuolella Suur-Saimaan laajat selkävedet hallitsevat maisemakuva.

Itäisen Järvi-Suomen maisemamaakunta jakautuu Etelä-Karjalassa edelleen kolmeen maisema-alueeseen, jotka ovat keskenään hyvin erilaisia (Suur-Saimaa, Laatokan-Karjala ja Lounais-Savo).

Mikkelin lääni kuuluu pääosin itäisen Järvi-Suomen maisemamaakuntaan, joka jakautuu viiteen maisema-alueeseen. Nämä alueet poikkeavat maisemakuvaltaan toisistaan huomattavasti. Mikkeli-Pieksämäki-seutua hallitsevat pitkänomaiset drumliinit ja harjut, Savonlinnan aluetta Suur-Saimaan vesialtaat. Heinolassa Päijänteen seudun maiseman monimuotoisuus näkyy mm. monipuolisina luontoarvoina.

1.5 Inventointimenetelmät ja väylien jakotus

Arviointityössä on tutustuttu olemassaoleviin suunnitelmiin. Maastokäyntien yhteydessä on pidetty kaupunkikohtaiset neuvottelut, joissa kaupunkien maankäyttö-, liikenne- ja ympäristöasiantuntijat ovat esittäneet näkemyksiään väylästä.

Arviointien ja analyysien perusteella on tehty kaupunkikohtainen tarkastelu sekä väyläkohtaiset toimenpidesuosituksot.

Kaupunkikohtaisissa yleiskuvissa on esitetty tiejaksot, liikennemäärät, liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliset kohteet, maankäytön kehityksen painopistealueet, tieteelliset puutteet, jne. Väyläkohtaiset tarkastelut sisältävät toimenpideehdotusten lisäksi yksityiskohtaista inventointitietoa teiden jaksotuksesta, maisema-, luonto- ja kulttuurihistoriallisista kohteista, yms. siltä osin, kuin niillä on merkitystä mahdollisten toimenpiteiden kannalta.

Pääväylät on jaettu kuuteen eri jaksoon, jotka kuvaavat tien maisemallista ja kaupunkikuvallista luonnetta:

MAISEMAJAKSOT

Kulttuurimaisemajakso - maantiemäinen kaupungin lähestymisjakso kulttuurimaisemassa

Metsäajakso - maantiemäinen tiejakso harvaan asutussa luonnonympäristössä

Keskustajakso - keskustan katu tai yleinen tie, joka sijoittuu tiiviiseen, rakennettuun kaupunkiympäristöön

Kaupunki/ taajamajakso - kaupungin reuna-alueella sijaitseva tiejakso, joka sijaitsee rakennetussa ympäristössä. Väylän luonne ja ilme vaihtelee

Sekajakso - toiminnoiltaan ja kaupunkikuvaltaan epäyhtenäinen väylä. Tien luonne on selkiytymätön ja ympäristön ilme vaihtelevaa

Elämysjakso - merkittäviä maisema-arvoja omaava tiejakso (esim. näkymät, kulttuurihistorialliset arvot, vesistömaisema, jne.)

Ylläolevista jaksoista on kartoilla esitetty myös risteytyksiä (mm. metsäinen taajamajakso) tien yleiskuvauksen hahmottamiseksi.

Maisemallisen jaksotuksen lisäksi väyliä on tarkasteltu toiminnalliselta pohjalta. Maisemallisen ja toiminnallisen jaksottelun tulisi olla yhteensovittavissa. Toiminnallinen luokitus perustuu Tielaituksen ohjeeseen (41/1995). Sitä on käytetty tässä työssä lähinnä väylän tavoitteen selkiyttämiseen.

TOIMINNALLINEN LUONNE

Ohitustie/ tangenttinväylä - kaupungin tai taajaman ulkopuolella sijaitseva tie, jonka varrella vain satunnaista maankäyttöä

Säteittäinen väylä (sisääntulo- tai kauttakulkuväylä) - yhdistyy katuverkkoon keskustassa, pääsääntöisesti päättyvää pitkä- tai lyhytmatkaista liikennettä palveleva väylä

Yhdysväylä (täydentävä väylä, terminaaliväylä) - yhdysväylä palvelee yleistä liikennetarvetta ja yhdistää eri tiet verkostoksi. Terminaaliväylä johtaa satamaan, lentokentälle, rautatieasemalle tms.

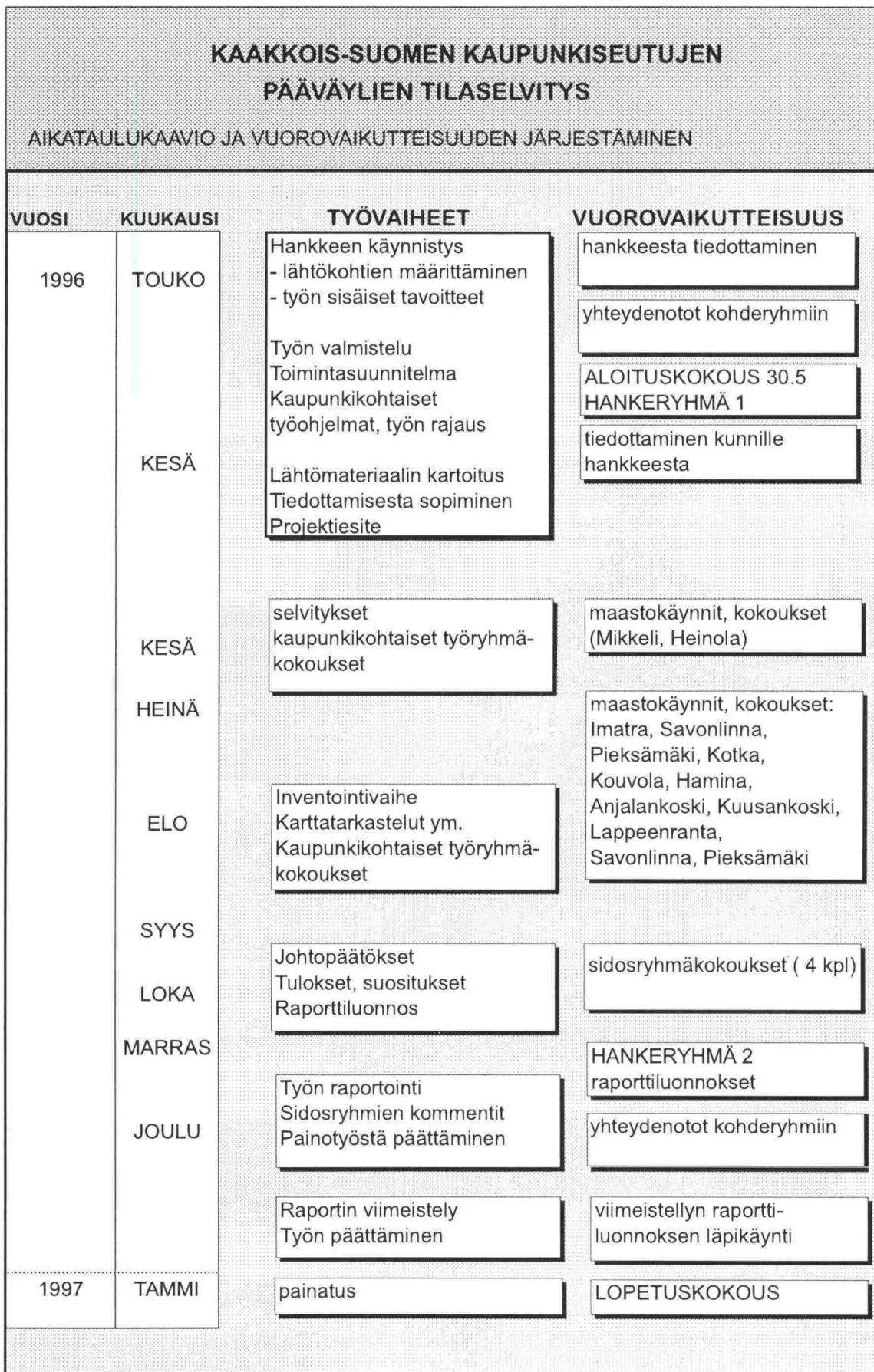
Keskustan pääväylä (kaupunkikatu, pääliikenneväylä, paraati- tai juhkakatu) - rajautuu selkeästi rakennuksiin, maankäyttö tien varrella voi vaihdella, tie palvelee eri käyttäjäryhmiä, symbolimerkitystä.

1.6 Sidosryhmyöskentely

Työtä ohjasi hankeryhmä, johon kuului edustajia Kaakkois-Suomen tiepiiristä ja konsultilta. Työssä järjestettiin kaupunkikohtaiset tapaamiset maastokäyntien yhteydessä. Analyysitulokset esiteltiin sidosryhmille kaupunkiryhmittäin. Sidosryhmätapaamisiin osallistui Tielaituksen, maakuntien liittojen ja ympäristökeskusten edustajia.

Työn kulku ilmenee seuraavasta kaaviosta:

Kaavio 1 Selvityksen osatehtävät ja vuorovaikutus



Kaavio 2 Yleistä tietoa Kaakkois-Suomen kaupungeista

| KAUPUNKI | ASUKASLUKU / TYÖTTÖMYYS % (-96) | SUURIMMAT TYÖNANTAJAT | KAUPUNKIKUVA IDENTITEETTI | LIIKENNESUORITE (milj. ajoneuvo-km)/ tarkasteltavat tiedot | KAUPUNKIRAKENNE JA KEHITYSNÄKYMÄT |
|--------------|------------------------------------|--|--|--|---|
| Anjalankoski | 18396 / 16,8 % | Myllykoski Oy Enso-Gutzeit Oy Kaupunki | maaseutumainen teollistunut | 0,19 | kolme keskustaa - ydinalueita tiivistetään |
| Hamina | 9965 / 18,7 % | Steveco Oy Kaupunki Valtio | kaupunkimainen historiallinen | 0,12 | tiivis, rajautunut selkeästi - tiivistyy |
| Heinola | 15929 / 20,7 % | UPM-Kymmene Oy Kaupunki Enso-Gutzeit Oy | silta- ja puistokaupunki | 0,12 | yksikeskustainen, nauharakenne - laajenee etelään - yhdistetty Heinolan maalaiskuntaan 1.1.96 |
| Imatra | 32057 / 23,8 % | Enso-Gutzeit Oy Kaupunki Oy Imatra Steel Ab | kaupunkimainen teollistunut rajalikenneasema | 0,24 | kolme keskustaa - tiivistetään Imatrankoskelle ja Mansikkalaan |
| Kotka | 55903 / 20,8 % | Kaupunki Kymenlaakson sairaanhoitopiirin kuntayhtymä Steveco Oy | kaupunkimainen merellinen satamakaupunki | 0,39 | kaksi keskustaryhmittymää (Kotka, Karhula) - tiivistyy keskustassa |
| Kouvola | 32078 / 20,2 % | Tehdaspuu Oy VR-yhtiöt Karjaportti Oy Valio Oy Espe Oy | kaupunkimainen moderni hallinnollinen ja liikenteellinen keskus | 0,24 | tiivis keskusta-alue - kasvaa "vuosirenkaina" - osa kaupunkiseutua |
| Kuusankoski | n. 20 000 / 19,3 % | UPM-Kymmene Oy Kaupunki Kuusankosken aluesairaala | monikerroksellinen teollistunut | 0,19 | - väljärakenteinen - keskustaa tiivistetään - osa kaupunkiseutua |
| Lappeenranta | 56664 / 20,3 % | Kaupunki UPM-Kymmene Oy Keskussairaala Chymos Oy Partek Oy Lappeenrannan tehtaat | kaupunkimainen historiallinen rajakaupunki | 0,39 | nauhamainen kasvava ja kehittyvä - laajenee satelliitteina |
| Mikkeli | 32812 / 22,8 % | Kaupunki Etelä-Savon sairaanhoitopiiri Mikkelin varuskunta | ekoläänin keskus monikerroksellinen hallinnollinen keskus | 0,32 | selkeästi rajautunut keskusta-alue - laajenee satelliitteja tiivistämällä - alueen kaupunkikeskus |
| Pieksämäki | 13483 / 20,7 % | VR-yhtiöt Kaupunki Vaaliälä | kaupunkimainen luonnonläheinen rautatieristeysasema | 0,08 | yksikeskustainen - tiivistyy nykyisen rakenteen sisällä |
| Savonlinna | 28867 / 23,7 % | UPM-Kymmene Oy Ahlström Oy Kaupunki | vesistökaupunki historiallinen kulttuurikaupunki | 0,19 | nauhamainen - keskusta-alueita tiivistetään - varauksia, jotka pidentävät nauhamaista rakennetta |



Näkymä Huvilakadulta, Pieksämäki

2. Kaupunkikohtainen tarkastelu väylittäin ja toimenpide-ehdotukset

2.1 Anjalankoski

Kaupunkirakenne ja maankäyttö

Kaupunki sijaitsee Kymijoen varrella ja se on muodostettu kuntaliitoksella v. 1975. Osakeskukset ovat kehittyneet teollisuuden ympärille hallintokeskus Keltakangasta lukuunottamatta.

Kaupunkirakenne on hajanainen ja koostuu useasta taajama-alueesta. Ydinalueen muodostavat Myllykoski - Keltakangas, Ummeljoki sekä Anjala - Inkeroinen. Muut taajamat ovat Sippolan kk ja Kaipiainen.

Ydinalueella on selkeästi kaksi keskustaa - Inkeroisissa päätien varsi ja Myllykoskella Kentraalintien / Hämeentien varsi. Suurimmat teollisuusalueet ovat Kymijoen varrella Inkeröiden ja Myllykosken taajamissa. Ydinalueita kaupunki pyrkii kehittämään yhtenäisenä asunto-, työpaikka- ja palvelurakenteen alueena. Kaavassa on laajat varaukset niin asunto- kuin työpaikkarakentamiseenkin. Yksittäisiä vetovoimaisia asuntoalueita on ajoittain ollut esillä (Mikkolanniemi, Halkoniemi ja Keltakankaan eteläpuoliset peltoalueet).

Luonto, maisema ja kulttuurihistoria

Kaupunkialue liittyy valtakunnallisesti arvokkaaseen Kymijoen kulttuurimaisema-alueeseen, joka on luonnonoloiltaan vaihteleva ja useita kulttuurihistoriallisia kohteita omaava aluekokonaisuus. Laajimmat yhtenäiset peltoalueet sijaitsevat Keltakankaan länsi- ja lounaispuolella. Anjalan ja Inkeröiden taajamat ovat syntyneet maiseman solmukohtaan, Myllykosken ympäristö on selkeästi epämääräisempää maisemakuvaltaan. Laajat hoidetut kulttuurimaisema-alueet, Kymijokilaakso ja jyrkkäpiirteiset kalliot ovat maisemallinen rikkaus ja omintakeisuus, joita tulisi vaalia. Arvokkaita maisemakokonaisuuksia ovat Koskenalusta Anjalassa sekä rantavyöhyke Yläpään-Viialan välisellä alueella. Kaupunkialueella risteävät voimalinjat ovat maisemahaitta.

Tarkasteltavien väylien vaikutuspiirissä on melko paljon kulttuurihistoriallisesti merkittäviä aluekokonaisuuksia kuten maantiehen 3593 rajautuvat Myllykosken tehtaat sekä asunto- ja puistoalueet.

Luonnon arvokohteita ja -alueita on väylästäön vaikutuspiirissä vähän. Tärkeimpiä ovat maantien 359 varrella Oilin piiskamänty ja valtatie 15 läheisyydessä sijaitsevat Niittytarhan mäntykivet sekä Onkijärven lintujärvi. Keltakankaan I lk:n pohjavesialue sijaitsee m 353/ p 14625 liittymäalueen tuntumassa. Merkittäviä virkistysreittejä ovat Myllykosken ja Inkeröiden kuntopolut, jotka kulkevat valtatie 15 alitse.

Pääväylästä

Valtatie 15 sijoittuu ydinalueen itäpuolelle ja on luonteeltaan ohikulkutie. Valtatieltä on kaupunkiin kolme sisääntulotietä: pohjoinen sisääntulo Myllykosken taajamaan (maantie 3594), kaupungin hallinnollisen keskuksen sisääntulo (maantie 353) sekä Inkeröiden keskustan sisääntulo (maantie 354). Muita sisääntuloja ovat Kotkan suunnasta maantie 357, Kouvolan suunnasta maantie 3593 (Rantatie), Elimäen suunnasta lännestä m 354. Keltakankaan ja Inkeröiden välillä Keltakankaantie (p 14625) toimii yhdysväylänä.

Päätie- ja katujaksot toimivat pääsääntöisesti maankäytön kannalta hierarkisesti ja toiminnallisesti oikein. Ongelmana on kuitenkin teollisuusalueille suuntautuva raskas liikenne, joka olisi saatava pois taajamien keskustoista.

Kaupunkikuva ja tiemiljö

Anjalankoskella on syytä puhua taajama- ja maisemakuvasta kaupunkikuvan sijaan. Pääongelma on eri taajamien sijainti ja suhde toisiinsa - kaupunki ei hahmotu kokonaisuutena. Tiet ovat hyvin pitkiä ja jaksottuvat selkeästi; ne ikään kuin vuoropuhelevat maiseman kanssa. Inkeröissä ja Myllykoskella teollisuus näkyy myös kaupunkikuvassa. Kohteiden nimiä on vaikea omaksua ja alueella orientoitua nykyisen opastuksen avulla. Keskustoista puuttuvat selkeät reunat ja rajat/sisääntulokohdat.

Luonnon- tai kulttuuriympäristön keskellä kulkevat tiet eroavat selkeästi edukseen rakennetun ympäristön tiestön kanssa. Kaupungissa,

jossa sisääntulotiet ovat vaikuttavan kauniita odottaisi, että myös keskusta-alue tarjoaisi elämyksiä. Viidestä taajamakohteesta vain Anjalassa tiemiljöö on nykyisellään hyvää. Tie- tai katutilan jäsentämiselle ja luomiselle on kuitenkin olemassa mahdollisuudet erityisesti Myllykoskella ja Inkeröisissä.

Kaupunkialue on osa arvokasta Kymijoen kulttuurimaisemaa, mikä näkyy myös tieympäristössä avarana ja hyvin hoidettuna tiemiljöö. Tiepiiri on siirtänyt keskustojen pääväyliä melko huonokuntoisina kaupungille 1990-luvulla. Kaupungilla on ollut ja tulee jatkossakin olemaan resurssipulaa pääväylien hoitamiseksi.

Viherhoidon tasossa on parantamisen varaa erityisesti meluvallien hoidon ja aluskasvillisuuden poistamisen osalta.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

AJONEUVOLIIKENNE

Valtatien 15 liikennemäärät vaihtelevat tarkastelualueella välillä 4300 - 4800 ajon./vrk (KVL-95). Muuten tarkastelualueella yleisten teiden liikennemäärät ovat 1500 - 7800 ajon./vrk. Liikenneuhkia Anjalankoskella ei juurikaan esiinny. Ainoa ajoittain tukkoinen katuosa on maantien 354 jatkeella Inkeröisten keskustassa.

Raskasta liikennettä ja erikoiskuljetuksia on paljon keskustojen (Myllykoski, Anjala, Inkeröinen) sisällä. Myllykosken osalta vireillä on raskaan liikenteen ohjaaminen valtatieltä 15 Myllykosken tehtaille Kartteeniementien kautta. Ylikorkeiden sekä vaarallisten aineiden kuljetusten reitit ovat niin ikään huonot ja kulkevat keskustojen läpi.

Rautatien alikulkuristeyksiä tarkastelualueen verkolla on 4. Näistä osa rajoittaa kuljetuksia.

Opastuksen tasossa on huomattavaa parantamistarvetta, sillä opastettavia taajamia on useita ja nykyisissä opasteissa esiintyy ristiriitaisuuksia. Valtatien infotaulut ovat vanhentuneita ja rapistuneita.

Tarkastelualueella on kuusi onnettomuusaltista liittymää, joista suurin osa on valtatiellä 15 ja maantiellä 353. Maantie 353 on myös linjaosuuksiltaan vaarallinen.

Anjalankoskella on syksyllä 1996 käynnistynyt liikenneturvallisuussuunnitelman laatiminen.

KEVYT LIIKENNE

Seudulliset pyörätieyhteydet puuttuvat, mutta sisäinen verkko on suhteellisen hyvä. Tarvetta uusiin yhteyksiin on erityisesti Haminantiellä nykyiseltä väylältä Teinikallion koululle asti sekä Marintien kautta valtatielle 15. Inkeröisentiellä on kevyen liikenteen väylätarve Päättien liittymästä valtatieen liittymään, jossa on lisäksi tarve alikulkuun.

Muita ovat Inkeröinen-Anjala (maantien 354 jatke), Myllykoski-Ummeljoki ja Myllykoski-Keltakangas. Väylien talvihoitoon, erityisesti silloilla, on Anjalankoskella toivottu parannusta.

Kevyen liikenteen opastuksen taso on suhteellisen heikko, ja kaupunki onkin aloittamassa toimenpiteitä tilanteen parantamiseksi yhdessä tiepiirin kanssa. Kevyen liikenteen erityisryhmien huomioimiseksi ei kaupungissa ole toistaiseksi tehty suunnitelmia tai merkittäviä toimenpiteitä.

JOUKKOLIIKENNE

Anjalankoskella joukkoliikenne päätaajamien välillä perustuu sekä linja-auto- että junaliikenteeseen. Pääpalvelun tarjoavat linja-autot, jotka kulkevat pääväyliä pitkin Kouvola - Kotka akselilla. Näitä täydentävät muutamat sisäiset linja-autovuorot Inkeröisten ja Myllykosken välillä sekä junaliikenne. Palvelutasoa voi pitää kohtuullisena, sillä päiväliikenteessä vuoroväliksi muodostuu noin tunti. Palvelutason nostamiseksi ollaan kaupungin tuella aloittamassa myös takseihin perustuvaa asiointiliikennettä.

LIIKENNEMELU JA PÄÄSTÖT

Melun pääasiallisena aiheuttajana Anjalankoskella on raideliikenne. Tieliikennemelun kannalta erityisen ongelmallisia melualueita ei juurikaan ole, sillä osa meluhaitoista on poistettu meluestein ja osaan pyritään vaikuttamaan tieverkollisin ja maankäytöllisin ratkaisuin.

Päästöjen osalta teollisuus on pääasiallinen saastuttaja. Liikenteen päästöt eivät ylitä ohje-arvoja.

Johtopäätökset ja toimenpiteet

Anjalankosken kaupunkirakenne on kaksina-painen ja väestönkasvu suhteellisen hidasta. Päätie- ja katujaksojen liikenteellinen toimivuus vastaa maankäytön tarpeita pääsääntöisesti. Ongelmana on teollisuusalueille suuntautuva raskas liikenne, joka olisi saatava pois taajamien keskustoista.

Inkeröisissä tarvittaisiin uusi yhteys valtatieltä 15 Anjalan länsipuolelle. Pitkän aikavälin suunnitelmissa on uuden yhteyden rakentaminen valtatieltä Kymijoen poikki maantielle 359. Järjestely keventäisi liikenteen aiheuttamia häiriöitä erityisesti Anjalassa ja Inkeröisissä. Lisäksi suunnitelmissa on korvata Enson teollisuusalueen nykyinen rautatien tasoristeys sillalla. Myllykoskella raskas liikenne olisi ohjattava kulkemaan pohjoisen sisääntulon kautta. Mikäli Kymijoen kanavahanke toteutuu, tulee vesiliikenteen merkitys kaupungissa korostumaan.

Liikenneturvallisuustilanne on Anjalankoskella kohtalainen. Kevyen liikenteen osalta sisäinen verkko on toimiva, seudullisissa yhteyksissä olisi parantamista, erityisesti Kouvolan suuntaan.

Kenraalintie Myllykosken keskustassa siirtyy kaupungin hoitoon katuna 1.1.1997 alkaen. Suunnitelma kaupungin pääsisääntulotien, maantien 353, parantamiseksi on tehty. Myös Inkeröisten keskustaan on suunniteltu vaihtoehtoisia taajamatiejärjestelyjä.

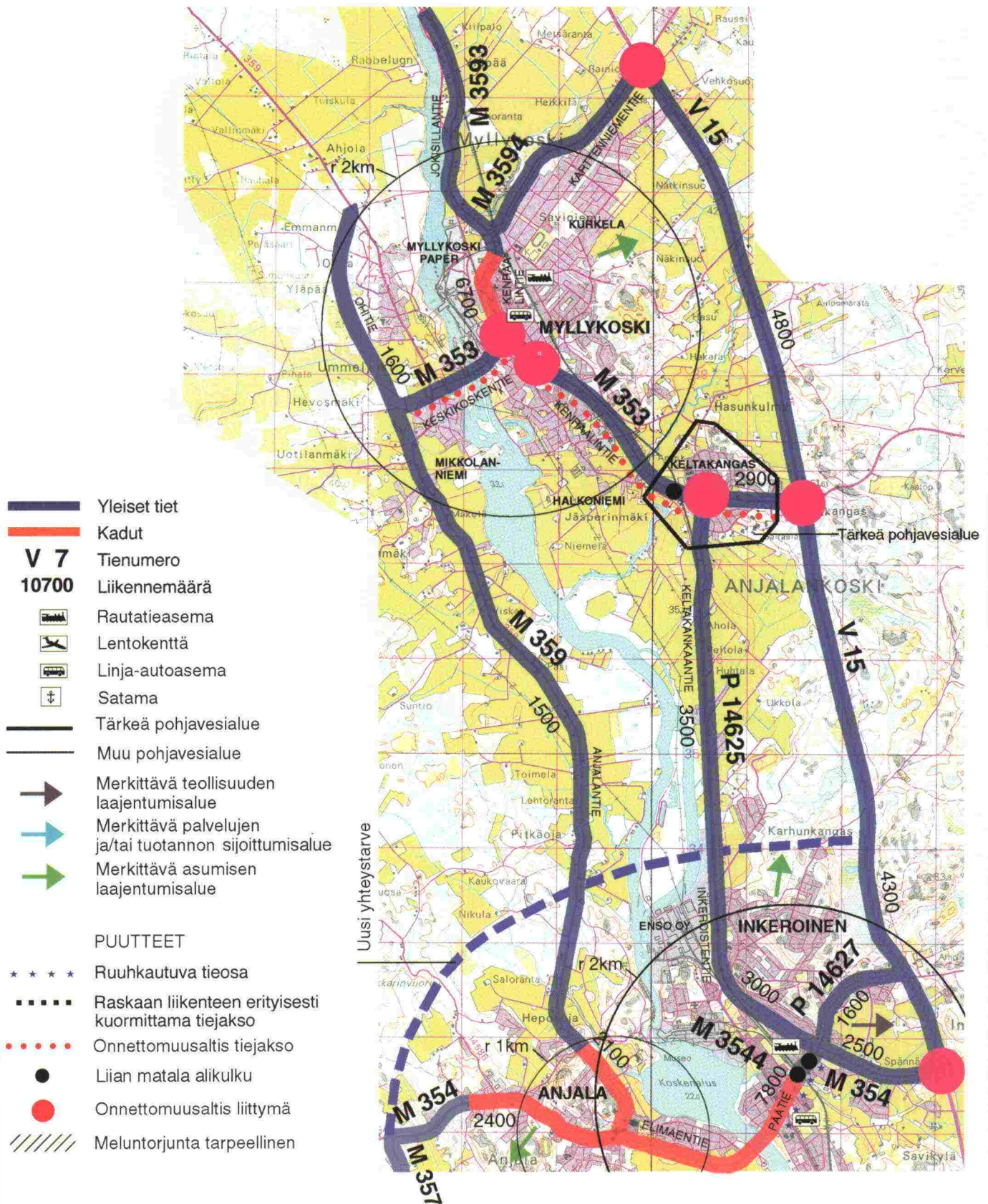
Päätaajamien hajanaisuudesta johtuen alueella on vaikea orientoitua nykyisen opastuksen avulla.

KIIREELLISET TOIMENPIDETARPEET :

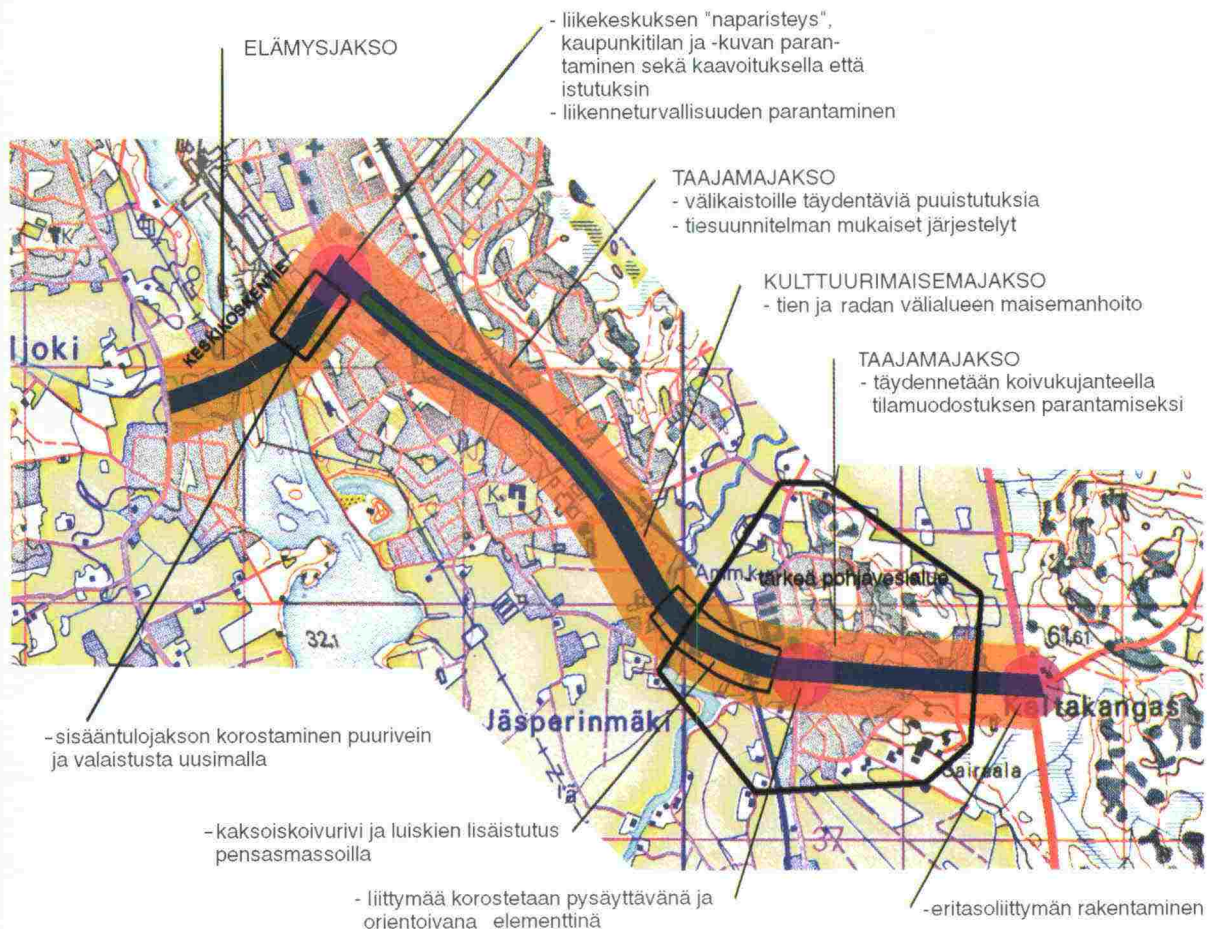
1. *Opastuksen ja viitoituksen uusiminen (t)*
2. *Inkeröisten keskustasaneeraus, päätie (k)*
3. *Jokisillantien ja Karttenniementien saneeraus Myllykoskella m 3593 ja m 3594 (k,t, yr)*
4. *Kevytväylän rakentaminen Jokisillantien (m 3593) varteen (t)*

MUITA:

- Elimäentien maisemanhoito tonteilla Anjalan keskustassa, lisäistutuksia tienvarteen (yr, k)
- p 14625 liittymäjärjestelyt m 353 liittymässä, maisemanhoito, lisäistutukset tietilan jäsentämiseksi (k, t)
- m 3594 maisemanhoito Karttenniementiellä, v 15 liittymäalueen hoito (t, yr)
- p 14627 eteläosan parantaminen ja m 354 liittymäjärjestelyt (t)



Kuva 2 Anjalankoski, selvitysalue, tarkasteltavien tiejaksojen nykytilanne

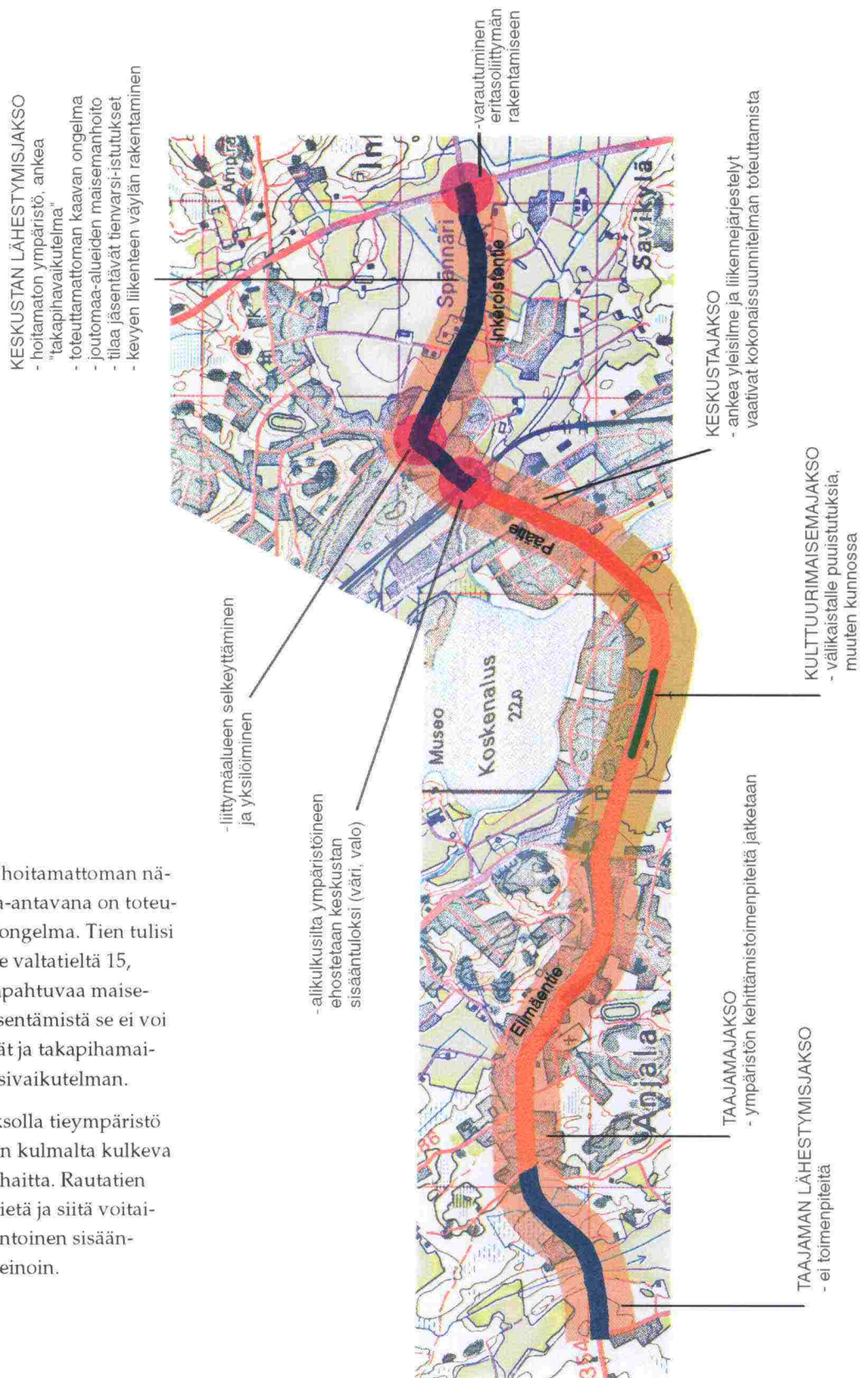


Tiejakson suhde ympäristöön on epäselvä ja tiellä on heikko rytmi ja jaksotus. Tie on irti maankäytöstä eikä selvää tietilaa muodostu. Korjaavien toimenpiteiden tulisi olla riittävän suurimittakaavaisia ja ne tulisi kohdistaa pohjoiseen (Myllykoski) ja eteläiseen (Keltakangas) pääliittymään. Keskikosken siltaympäristöä on onnistuneesti parannettu.

Kuva 3 **Keltakangas - Myllykoski - Ummeljoki, M353** (Sisääntulotie hallintokeskukseen ja eteläinen sisääntulotie Myllykoskelle / säteittäinen sekaliikenneväylä)
Tavoitteena on korostaa tietä pääsisääntulotienä Anjalankoskelle.

Tieympäristö on hyvin hoitamattoman näköistä ja alueelle leimaa-antavana on toteutumattomien kaavojen ongelma. Tien tulisi olla kaunis sisääntulotie valtatieltä 15, mutta ilman tonteilla tapahtuvaa maisemanhoitoa ja tietilan jäsentämistä se ei voi sitä olla. Leveät liittymät ja takapihamaisuus antavat ikävän ensivaikutelman.

Inkeröisten keskustajaksolla tieympäristö vaatii saneerausta. Torin kulmalta kulkeva voimalinja on maisemahaitta. Rautatien alikulkusilta jaksottaa tietä ja siitä voitaisiinkin luoda mielenkiintoinen sisääntuloaihe esim. taiteen keinoin.



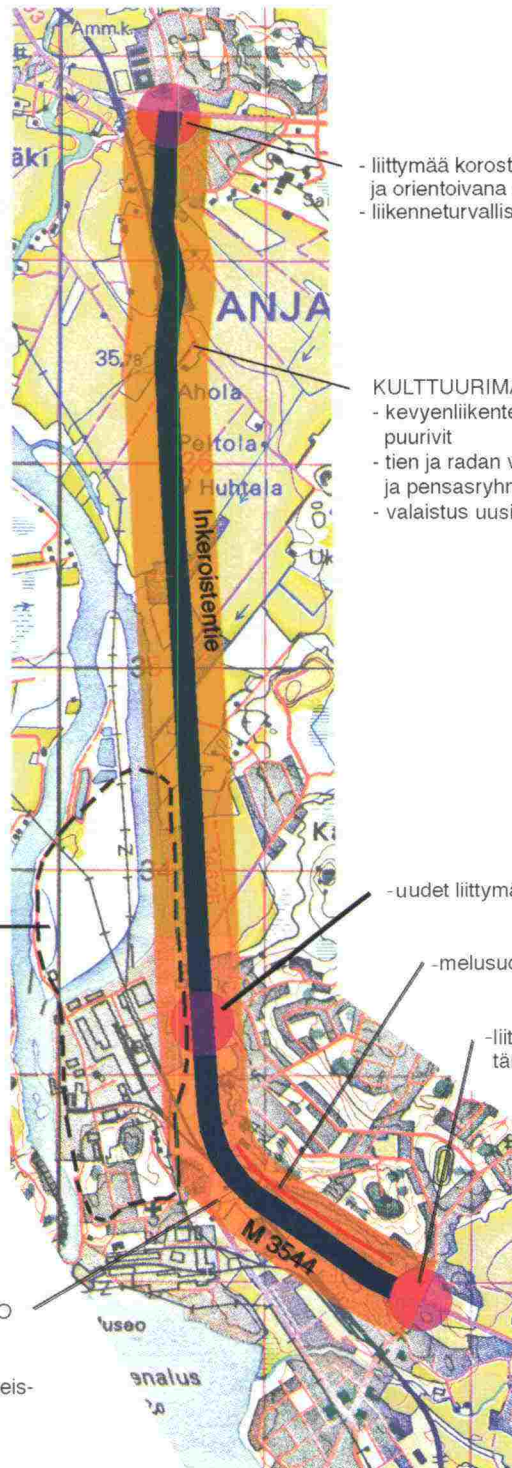
Kuva 4 **(Elimäki - Inkeroinen, M354) - Päätie - M354**
(Sisääntuloväylä / kauttakulkuväylä / säteittäinen sekaliikenneväylä)
Tavoitteena on kehittää erityyppisiä tiejaksoja, niiden toiminnallisuutta ja ympäristöä.

Tiejakso on hyvin yksitoikkoinen. Sen sijainti rautatien varrella ikään kuin kahlitsee tien ja kiinnittää huomion pieniinkin yksityiskohtiin. Radan ja tien välinen pensaikko luo hoitamattoman yleisilmeen. Kevyen liikenteen väylä on tien suuntainen pitkä suora ja varmasti ikävä käyttäjälle. Välikaistalle mahtuisi jaksottavia istutuksia. Valaistus tulisi uusiksi koko jaksolla. Enson tehdasmiljö ja ratapiha-alue ovat taajamakuullisesti hallitsevia. Eteläpäässä ennen m 354 liittymää tiealue on hyvin jäsentymätön ja kysäinen liittymäalue laaja. Sitä tulisi kaventaa ja kehittää ohjaavana sisään-tulona Inkeröisiin samoin kuin pohjoista liittymää Keltakankaalla (m 353).

Kulttuuri- ja rakennushistoriallisesti arvokkaat Anjalan paperitehtaat ja Inkeröisten tehtaiden asuinalue

TAAJAMA- / TEOLLISUUSJAKSO

- tievalaistus uusitaan
- välikaistalle istutuksia
- tehtaantien ja radanvarsipihojen yleisilmeen parantaminen



- liittymää korostetaan pysäyttävänä ja orientoivana elementtinä
- liikenneturvallisuutta parannettava

KULTTUURIMAISEMAJAKSO

- kevyenliikenteen väylän varrelle istutetaan puurivit
- tien ja radan välissä esiin nostetaan puu- ja pensasryhmiä
- valaistus uusitaan

- uudet liittymäjärjestelyt suunnitteilla

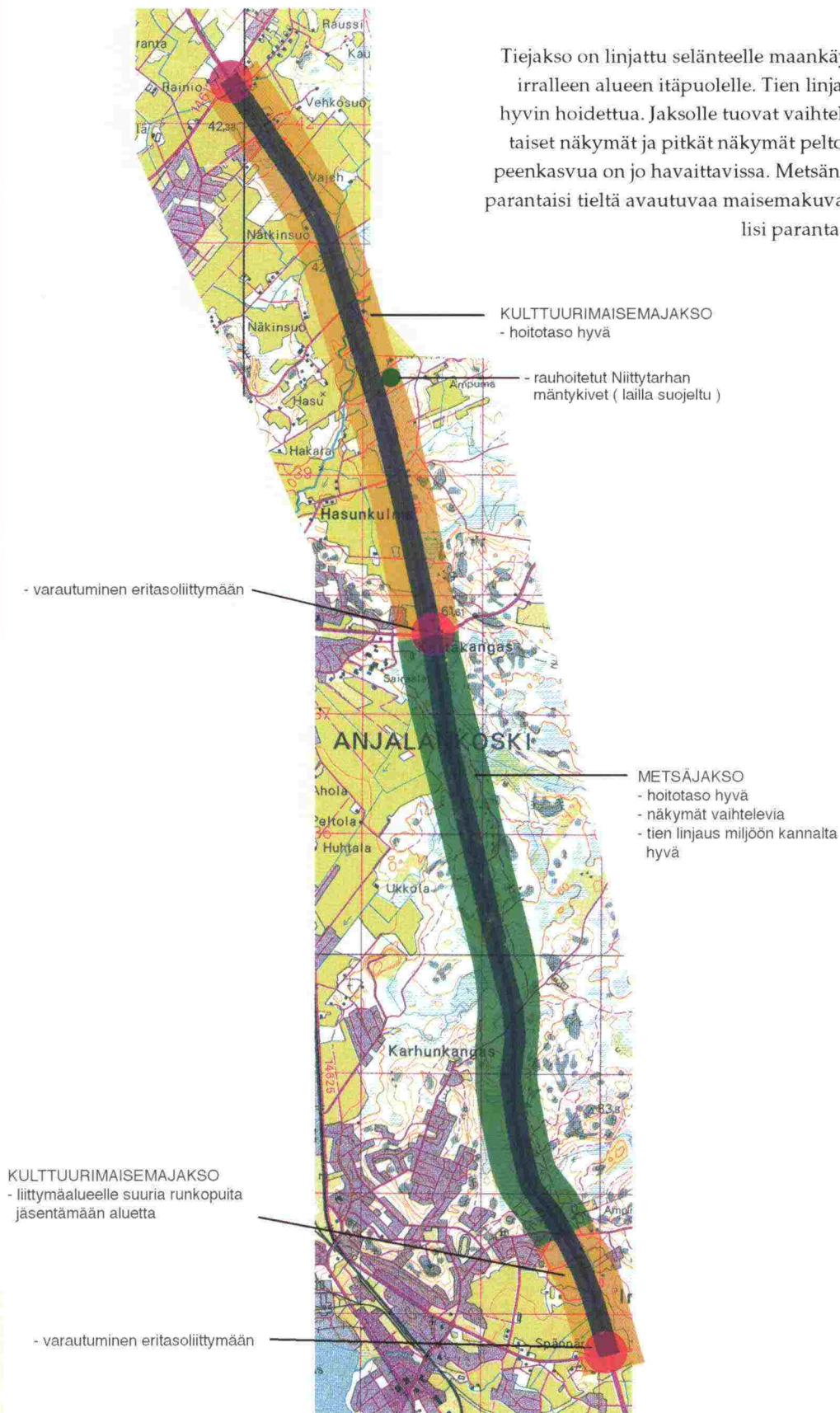
- melusuojausten rakentaminen

- liittymäalueen selkeyttäminen ja yksilöiminen

Kuva 5 Keltakankaantie - Inkeröistentie (P14625)

(Yhdysväylä / sekaliikenneväylä)

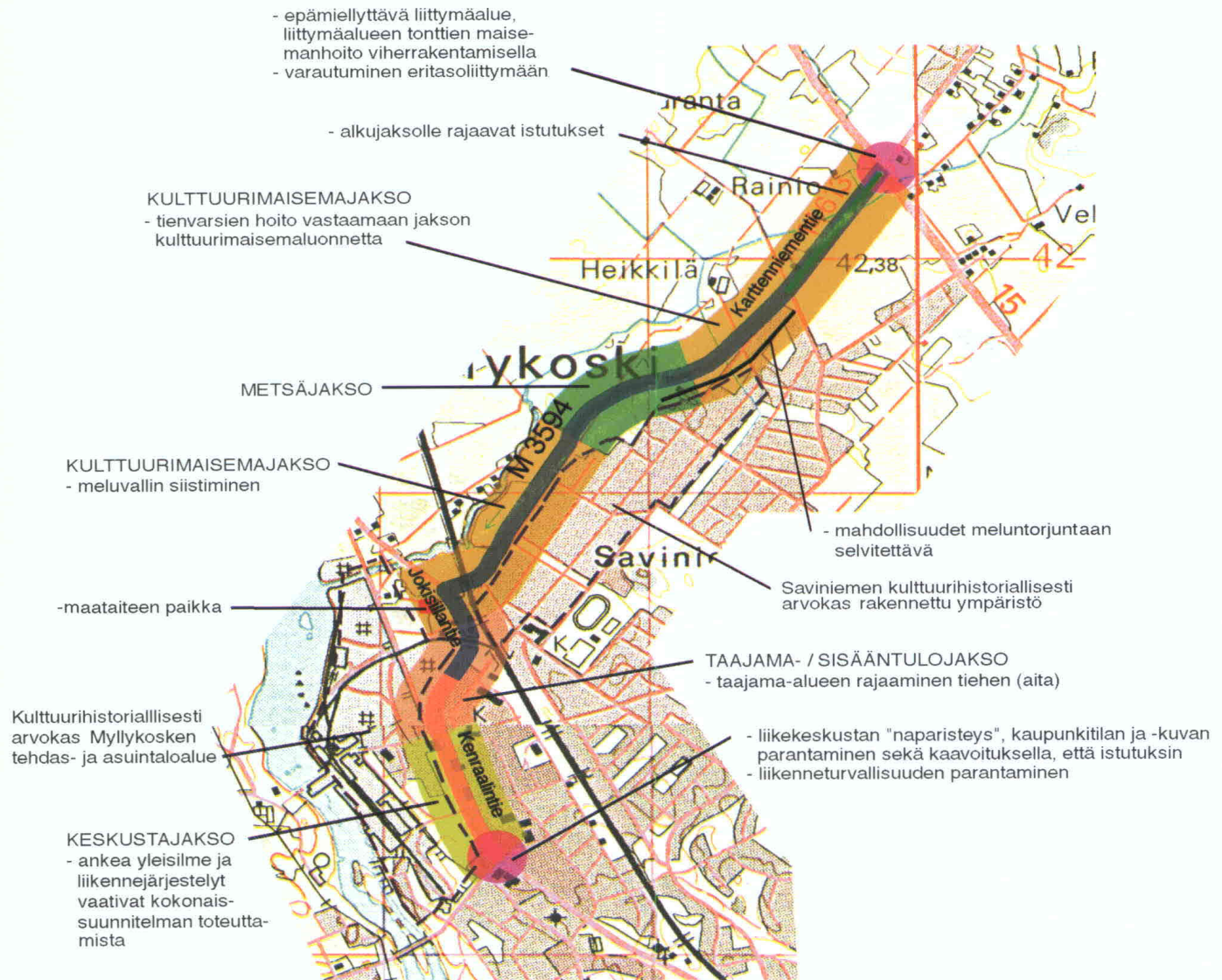
Tavoitteena on kehittää tietä taajamia yhdistävänä pääväylänä.



Tiejakso on linjattu selänteelle maankäytöstä ja kaupunkirakenteesta irralleen alueen itäpuolelle. Tien linjaus on jouheva ja tieympäristö hyvin hoidettua. Jaksolle tuovat vaihtelua tieltä avautuvat tien suuntaiset näkymät ja pitkät näkymät peltoalueille. Pienillä pelloilla umpeenkasvua on jo havaittavissa. Metsän reunavyöhykkeiden käsittely parantaisi tieltä avautuvaa maisemakuvaa. Pääliittymien opastusta tulisi parantaa (Inkeroinen ja Keltakangas).

Kuva 6 **Kotka - Mikkeli, V 15 (Ohitustie)**
Tavoitteena kehittää tietä korkealuokkaisena valtatieenä

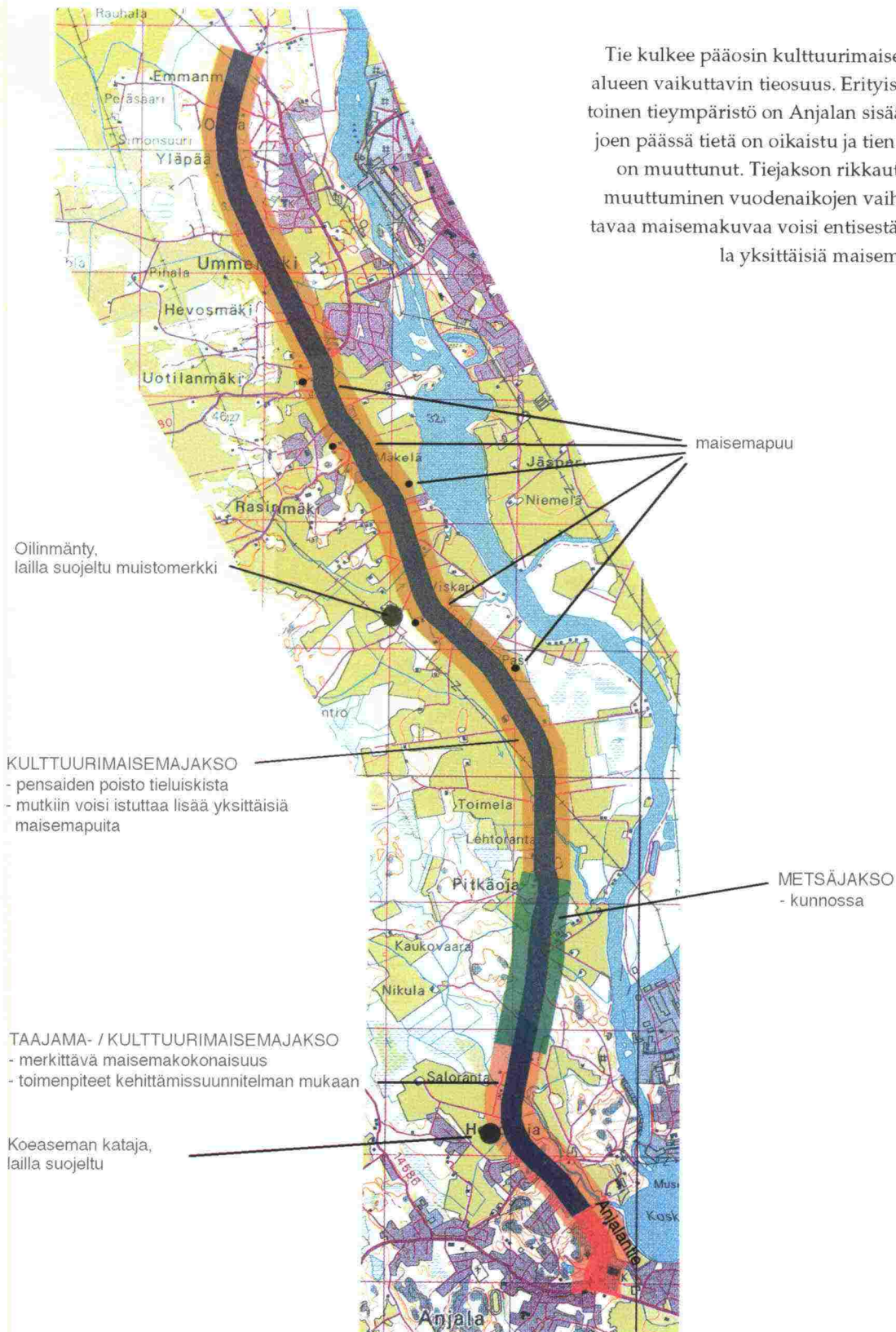
Myllykosken keskustajaksolla (Kenraalintie) tieympäristöä tulisi saneerata perusteellisesti. Keskustajakso on pitkä nauha, joka rajautuu rakennuksiin, mutta ympäröivä maankäyttö ei tukeudu maantiehen. Ongelmana ovat myös rakentamattomat ja hoitamattomat tonttialueet. Suunnitelmassa tulee erityisesti panostaa viherympäristöön ja valaistukseen. Karttanniemen tien osuus sijoittuu vaihtelevaan metsä- maatalousmaisemaan pääosin irti asutuksesta. Tieympäristö on heikosti hoidettua (pientareiden niitto). Kiskotien kohdan meluvalli on vaikea hoidettava nykyisellään. V 15 liittymäalue hahmotuu heikosti ja huoltoaseman julkisivu vaatii pehmentäviä istutuksia ympärilleen.



Kuva 7 **Karttenniementie - Jokisillantie - Kenraalintie, M3594-M3593, - Kenraalintie**

(Pohjoinen sisääntulotie / säteittäinen sekaliikenneväylä)

Tavoitteena on korostaa tietä pohjoisena sisääntulotienä Myllykoskelle.

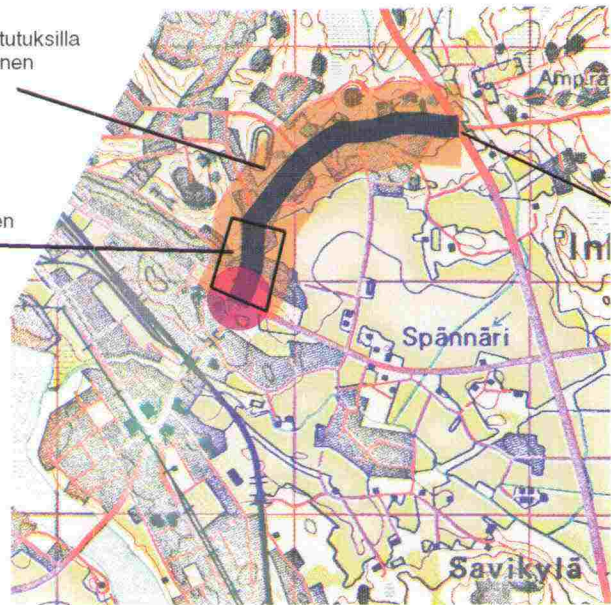


Kuva 8 **Anjala - Venäläistöyry - Anjalantie, M359** (Yhdysväylä)
Tavoitteena kehittää tietä tärkeänä maisematienä.

TAAJAMAJAKSO

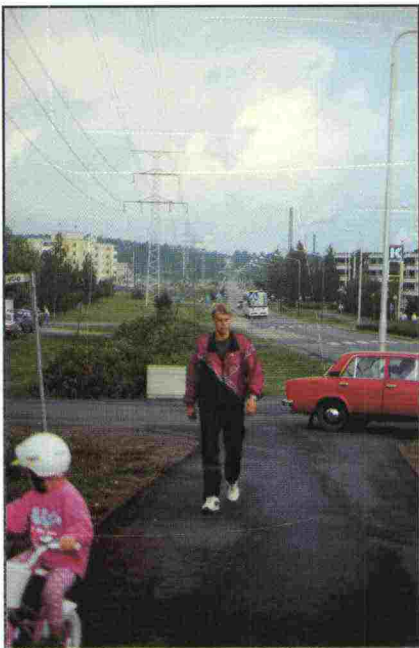
- katutilan jäsentäminen puustutuksilla
- poikkileikkauksen keventäminen
- läpikulkuliikenne estettävä

- liittymäalueen selkeyttäminen ja yksilöiminen

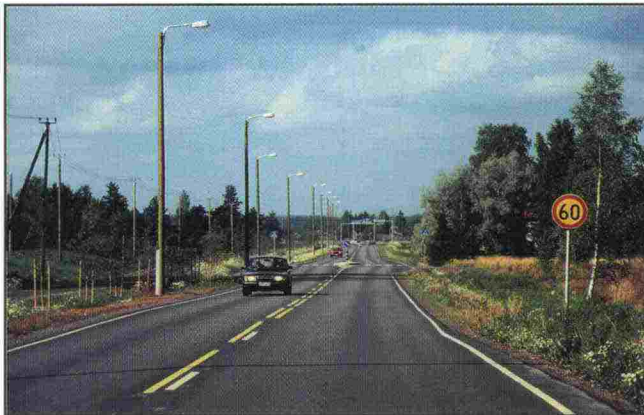


Eteläpäässä tietila on hyvin leveä, mutta se muuttuu pian pienipiirteiseksi asuntoraitiksi. Pohjoisosassa on moni-ilmeistä ja persoonallista ympäristöä, jossa tie on tärkeä osa kokonaisuutta. Valaisimet ovat hyvin hallitsevat. Alkujaksoa ja m 354 liittymää tulisi parantaa kaventamalla tietä ja korostamalla tietilaa esim. puustutuksin. Liittymä on tärkeä solmukohta (pääsisääntulo Inkeröisiin).

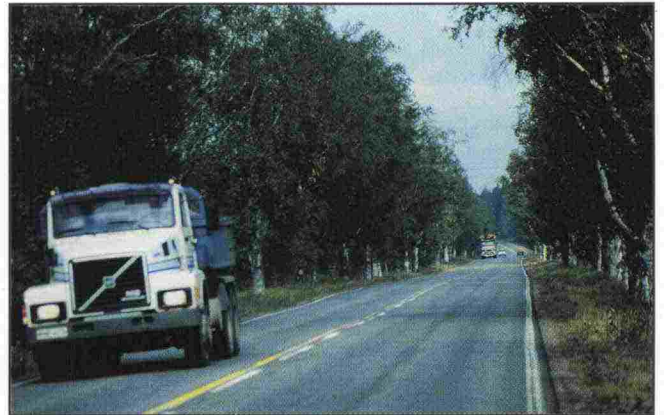
Kuva 9 **Teinikallion paikallistie, P14627**
Tavoite on säilyttää tie pienipiirteisenä paikallistienä



Kuva 10 Inkeröiden keskustajakso vaatii saneerauksen. Voimalinja halkoo ikävästi keskustajaksoa (Päätie)



Kuva 11 Maantietä 353 on parannettu tiemäises-ti. Tien varteen (m 353) on istutettu koi-vurivi, joka rajaa väljää tietilaa hyvin heikosti



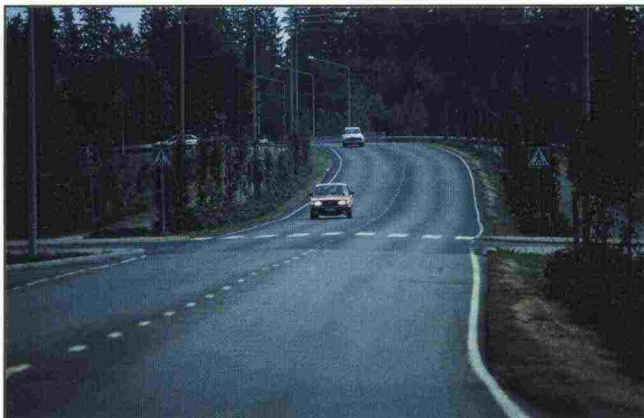
Kuva 14 Maantien 359 monimuotoista ympäris-töä. Tie on nykyisellään kaunis maise-matie



Kuva 12 Tien ja radan välinen pensoittunut alue on maisemahaitta, samoin kuin tien suo-ra linjauskin (p14625)



Kuva 15 Anjalan kyläraitilla tietilaa tulisi rajata puuistutuksin (Elimäentie)



Kuva 13 Keskikosken siltaympäristöä on saneerat-tu onnistuneesti. Jakso luo juhlanan lä-hestymisen Myllykoskelle (m353)

2.2 Hamina

Kaupunkirakenne ja maankäyttö

Hamina on 1600-luvulla syntynyt linnoituskaupunki, joka on kuuluisa ympyräasemakaavastaan. Kaupunki sijaitsee meren rannalla Haminanlahden pohjukassa. Kaupunkirakenne on tiivis ja rajat selkeät. Keskusta-alue on kaupunkimainen ja historiallinen.

Suunnitelmien mukaan kaupunkirakenne pysyy myös tulevaisuudessa tiiviinä. Rakentaminen suuntautuu etupäässä Tervasaaren alueelle ja nykyiselle kaavoitetuille alueille. Mahdollisia laajentumisalueita on kaupungin itä- ja länsiosassa.

Luonto, maisema ja kulttuurihistoria

Tarkastelualue kuuluu Suomenlahden rannikkoseudun maisema-alueelle. Haminan keskusta-alueen historiallinen miljö ja Pitäjänsaari sekä herkkä rantamiljö ovat arvokkainta Haminaa. Alueen luonto sijoittuu Kaakkois-Suomen rapakivialueelle, jolle ovat ominaisia lukuisat siirtolohkareet ja silokalliot. Keskusta-alue sijaitsee tasaisella harjujaksolla. Merenlahden savikot näkyvät maisemakuvassa pensoituneina joki- ja suistoalueina. Valtatie 7 on aikanaan linjattu maisemarakennetta vastaan. Maisemallisia erityiskohtia ovat Kirkkojärven ja Savilahden ruovikkomaisemat ja Laantinkulman kalliojyrkänteet. Keskusta-alue ja Pitäjänsaari on osoitettu valtakunnallisiksi kulttuuriympäristöiksi.

Kulttuurimaisemia on hyvin vähän pohjoisosassa. Maiseman yleiskuva on pienipiirteinen ja hyvin peitteinen. Kaupunkialueella on hyvin vaikea orientoitua tiloja ja suuntia hahmottavien maamerkkien puuttuessa.

Valtatien 7 tuntumassa oleva Pitäjänsaaren miljö on rakennushistoriallisesti merkittävä alue. Lupinlahti ja Kirkkojärvi ovat valtakunnallisen lintuvesien suojeluohjelman kohteita.

Valtatien 26 vaikutuspiirissä on Ruissalon I luokan pohjavesialue, jonka ottamo on lähellä tietä. Summan I luokan pohjavesialue rajautuu maantiehen 170, mutta sen ottamot sijaitsevat kaukana tiestä.

Pääväylästä

Valtatie 7 kulkee nykyisin Haminan katuverkon kautta ja on valtakunnallisesti ja kansainvälisesti tärkeä tavara- ja henkilöliikenne-reitti Pietariin. Valtatie on toiminnallisesti läpikulkuväylä. Merikatu ja Kekkosenkatu ovat keskustassa sen katuosuuksia.

Kaupungin luoteispuolelle sijoittuva valtatie 26 on yhteys Kotkan - Haminan seudulta Lappeenrantaan ja muualle itäiseen Suomeen on luonteeltaan ohitusväylä. Valtatie 26 syöttää liikennettä Haminan keskustaan ja satamiin.

Valtatieliikenne aiheuttaa katuverkolla toimivuus-, turvallisuus- ja ympäristöongelmia.

Kaupunkikuva ja tiemiljö

Hamina on merikaupunki, joka vastaanottaa kulkijat lännestä lukuisilla silloilla ja rajautuneilla näkymillä. Kaupungin silhuetissa näkyy neljä tornia. Yleiskuva kaupungista on herkkäpiirteinen. Valtatie on mittakaavaltaan hallitseva suhteessa keskusta-alueen inhimilliseen mittakaavaan. Kaupunkia on vaikea hahmottaa sisääntulo- tai ohikulkuteiltä. Orientoitumisongelmiä on lähinnä päälleliittymissä.

Valtatie 7 kulkee melko huomaamattomana keskusta-alueen sivuitse länsi-itäsuuntaisena. Valtatieyhteyden ongelmina ovat sen korkeusasema ja irrallisuus muusta ympäristöstä. Merta voidaan havaita lähinnä Pitäjänsaaren, varuskunnan rannan ja Pappilansaarten kohdilla.

Poitsilan eritasoliittymä (m 3711/ v 7) ja jakso Poitsilasta keskustaan ovat tiemiljöön kannalta ongelmalliset. Liikennealueen ympäristöä kohentamalla ja viherhoidon tasoa nostamalla maisemallisesti merkittävän paikan mahdollisuudet voidaan hyödyntää.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

AJONEUVOLIIKENNE

Valtatien 7 liikennemäärät vaihtelevat tarkastelualueella välillä 4400 - 12900 ajon./vrk (KVL-95). Muiden yleisten teiden liikennemäärät ovat noin 1100-3700 ajon./vrk. Katuverkolla liikennemäärät ovat välillä Merikatu - Kekkosenkatu 5600 - 7000 ajon./vrk ja muulla tarkastelualueella 2700 - 5200 ajon./vrk. Raskaan liikenteen osuus on valtateilla suuri - vt:llä 7 10 - 19 % ja

vt:llä 26 12 - 17 %. Syynä tähän on erityisesti Venäjälle suuntautuvat kuljetukset.

Ruuhkautuvia tieosia ei yleisillä teillä nykytilanteessa esiinny. Itäliikenteen voimakas kasvu voi tosin jo lähitulevaisuudessa ruuhkauttaa keskustaa sivuavia valtatie 7 osia ja katuverkkoa (Merikatu - Kekkosenkatu), ellei ohikulkutietä pian rakenneta. Haminan kohdalla onkin valtatie liikennemäärien ennustettu kasvavan vuoteen 2020 mennessä 2-4 - kertaiseksi.

Suuntauspuutteita tarkastelualueella on valta-teillä 7 ja 26 ja poikkileikkauspuutteita valtatiellä 26.

Valtatien 7 katujakson nopeusrajoitus (40-50 km/h) on selvästi alle tavoitteen. Ongelmana on rajoitusten yleinen ylittäminen.

Tarkastelualueen tieverkolla on yksi ja katuverkolla kolme onnettomuusaltista liittymää. Katujakso Merikatu - Kekkosenkatu on yksi vaarallisimmista tiejaksoista E18 - tiellä. Yleisistä teistä vaarallinen tieosa on maantiellä 170.

KEVYT LIIKENNE

Kevyen liikenteen reitistö pääväylien varrella ja katuverkolla on melko kattava. Ongelmana on kuitenkin se, että nykyisin kevyt liikenne joutuu ylittämään vilkkaat valtatie pääosin tasossa. Kevyen liikenteen väylästä ollaankin parhaillaan kehittämässä valtatiellä 26. Valtatie 7 osalta ongelmien toivotaan ratkeavan viimeistään ohikulkutien myötä.

Kevyen liikenteen opastuksessa on puutteita erityisesti kaupungin laita-alueilla. Keskustassa katukylttiopastus on puutteellinen kansainvälisen liikenteen tarpeita ajatellen.

JOUKKOLIIKENNE

Haminan sisäinen joukkoliikenne ei ole kovin merkittävää. Käytetyin linja-autoyhteys on välillä Hamina - Kotka. Hamina on mukana seutuliikennekokeilussa, jolla pyritään turvaamaan joukkoliikenteen asema Kotka - Hamina - Viro-lahti akselilla.

Pitkämatkaiset yhteydet Helsingin suuntaan ovat hyvät, Lappeenrannan suuntaan kohtalaiset ja Kouvolan suuntaan heikot.

Haminan rautatieasema, joka sijaitsee satamassa, palvelee pelkästään tavaraliikenteen tarpeita. Lentokenttää Haminassa ei ole.

Liikennemelu ja päästöt

Nykyinen melutilanne on ongelmallinen varsinkin Haminan keskusta-alueilla. Liikennemelun suurimmat lähteet ovat valtatie 7 ja 26. Melun kannalta ongelmallisimpia alueita ovat Pitäjänsaari, Kotisaari sekä Kekkosenkadun varsi kokonaisuudessaan. Lisäksi alueella on muutamia yksittäisiä suojattavia kohteita. Myös maanteiden 170 ja 3711 ympäristössä on meluongelmia.

Mikäli ohitustien toteuttaminen siirtyy kauas tulevaisuuteen jouduttaneen osa Kekkosenkadun varren kiinteistöistä suojaamaan melu-estein. Ohitustien yhteydessä toteutettavat esteet ja liikenteen siirtymät vähentävät nykyisiä ongelmia.

Vaarallisten aineiden kuljetukset hoidetaan pääasiassa rautateitse; tiellä liikkuville aineille ei ole kuitenkaan rajoituksia.

Päästöjen osalta ilmanlaatumittauksia ei ole tehty, mutta oletettavasti päästöt ovat ongelmana raskaan liikenteen käyttämillä reiteillä.

Johtopäätökset ja toimenpiteet

Haminan kaupunkirakenne on tiivis ja sitä pyritään entisestään tiivistämään. Liikenteellisesti ja verkollisesti tilanne on kaupungin kannalta pääosin kunnossa. Itä-länsisuuntaisen valtatie liikenteen sijoittuminen katuverkolle aiheuttaa huomattavia toimivuus-, turvallisuus- ja ympäristöongelmia. Kevyen liikenteen verkosto on kattava ja joukkoliikenteen palvelutaso kysyntään nähden vähintään kohtuullinen.

Haminan identiteetin ja kaupunkikuvan kannalta tärkeitä ominaisuuksia ovat meri, herkätrannat, kaupunkisilhuetti sekä ympyräasema-kaava ja historiallisuus. Kaupungin läpi kulkeva raskas liikenne aiheuttaa melu-, päästö- ja viihtyisyyshaittoja sekä myös voimakasta estevaikutusta. Tiemaiseman ongelmia ovat pääliit-tymien opastus ja kaupungin hahmottuminen sekä peitteiset näkymät.

KIIREELLISET TOIMENPIDETARPEET:

1. v 7 Haminan ohituksen tie- ja katu järjestelyt (t,k)
2. Syväsatamantien uuden linjauksen toteuttaminen (t,k)
3. v 7 katuosuuden väliaikaisjärjestelyt (k)
4. Meluntorjunta valtatiellä 7 (t, k)
5. Ympäristön kohentaminen valtatiellä 7 välillä Poitsila-keskusta (yr, t, k)
6. Kehittämissuunnitelman laatiminen Mullinkoskentielle (k)

MUITA:

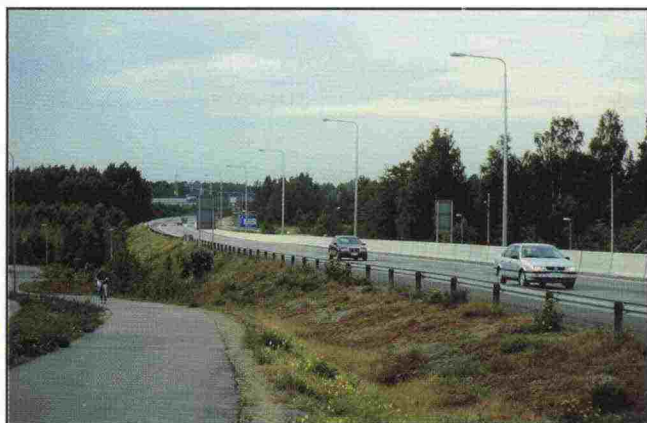
- v 26/m 3711 liittymäympäristön maisemanhoito (t)
- m 3711 meluntorjunta tien pohjoisosassa ja lisäistutukset Syväsatamantiellä (k)
- m 170 Helsingintien katuosuuden miljöön parantaminen (k, y)



Kuva 17 Valtatie 7:n moottoritieosuus on mitta-kaavaltaan hallitseva maisemarakenteessa



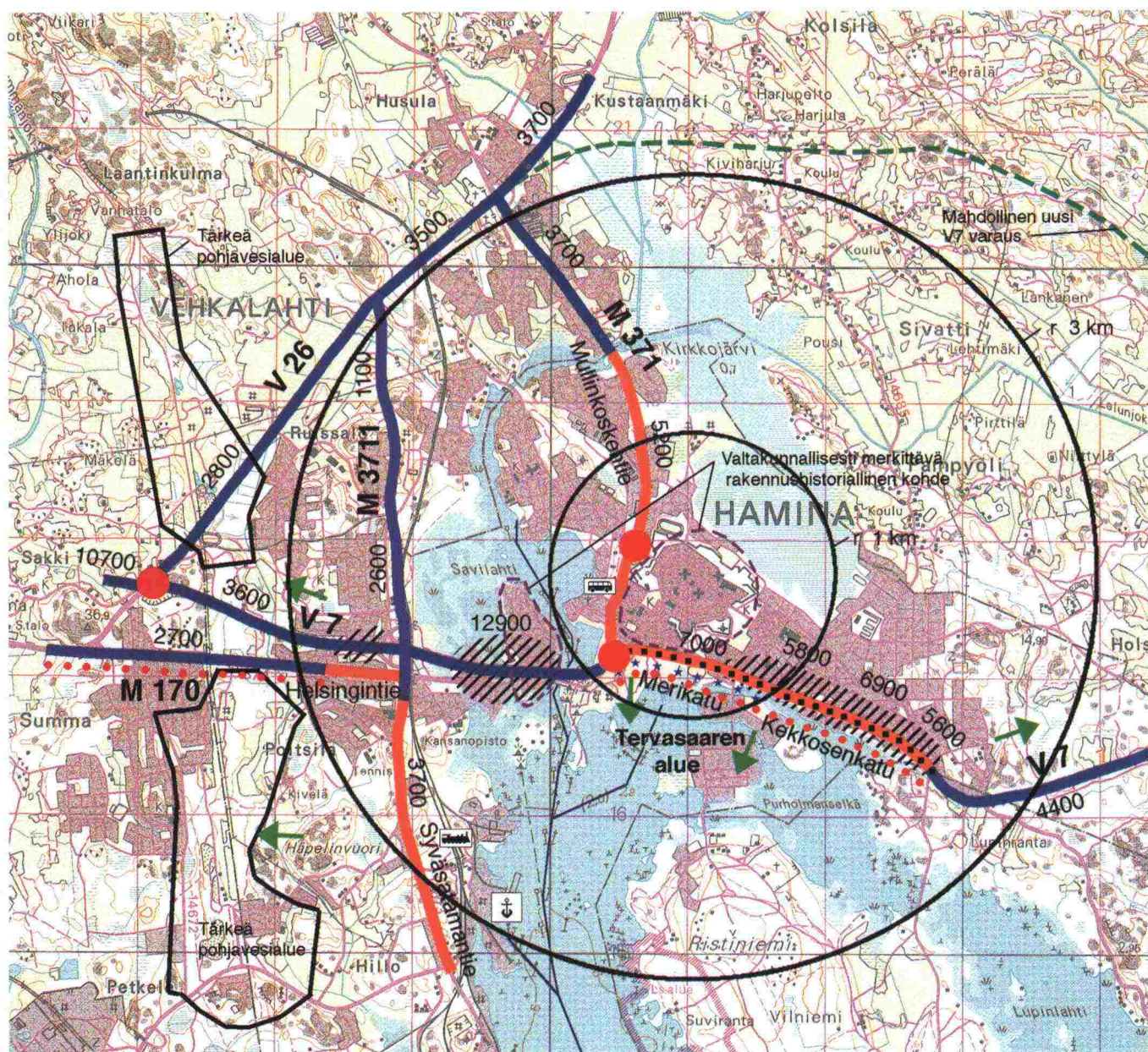
Kuva 18 Haminan tiemaiseman ongelmana ovat pensoittuneet ramppialueet ja heikot näkymät (v7)



Kuva 16 Pitäjänsaaren kohdalla meluntorjunta on hoidettu melukaiteella (v7)

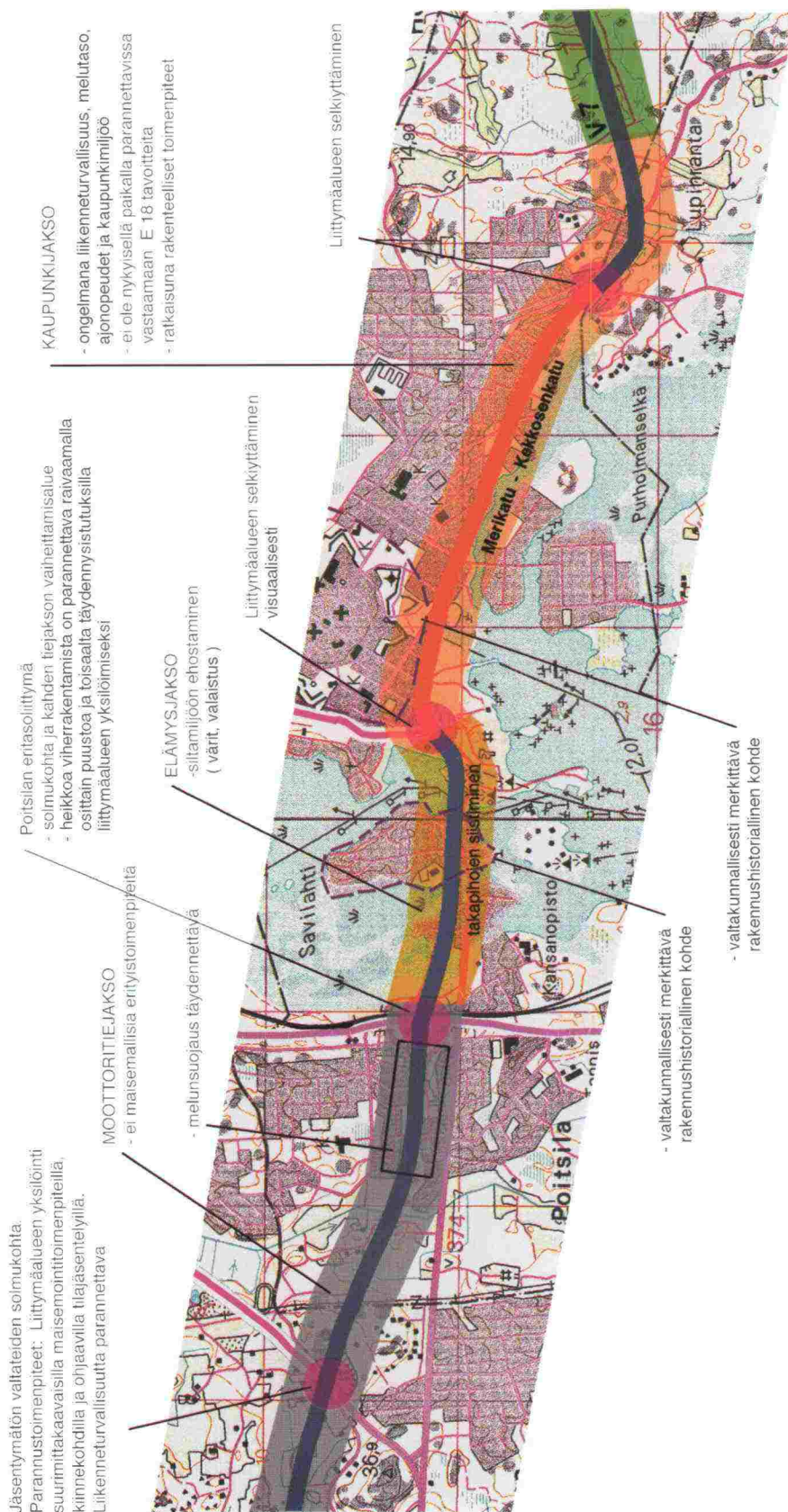


Kuva 19 Kekkosenkatuun rajautuvien kiinteistöjen asukkaat kärsivät melu-, pöly- ja viihtyisyys-haitoista



| | | | | | |
|--------------|------------------------------|--|--|--|---|
| | Yleiset tiet | | Tärkeä pohjavesialue | | PUUTTEET |
| | Kadut | | Muu pohjavesialue | | Ruuhkautuva tieosa |
| V 7 | Tienumero | | Merkittävä teollisuuden laajentumisalue | | Raskaan liikenteen erityisesti kuormittama tiejakso |
| 10700 | Liikennemäärä | | Merkittävä palvelujen ja/tai tuotannon sijoittumisalue | | Onnettomuusaltis tiejakso |
| | Rautatieasema (tavara-asema) | | Merkittävä asumisen laajentumisalue | | Liian matala alikulku |
| | Lentokenttä | | | | Onnettomuusaltis liittymä |
| | Linja-autoasema | | | | Meluntorjunta tarpeellinen |
| | Satama | | | | |

 Kuva 20 *Hamina*, selvitysalue, tarkasteltavien tiejaksojen nykytilanne



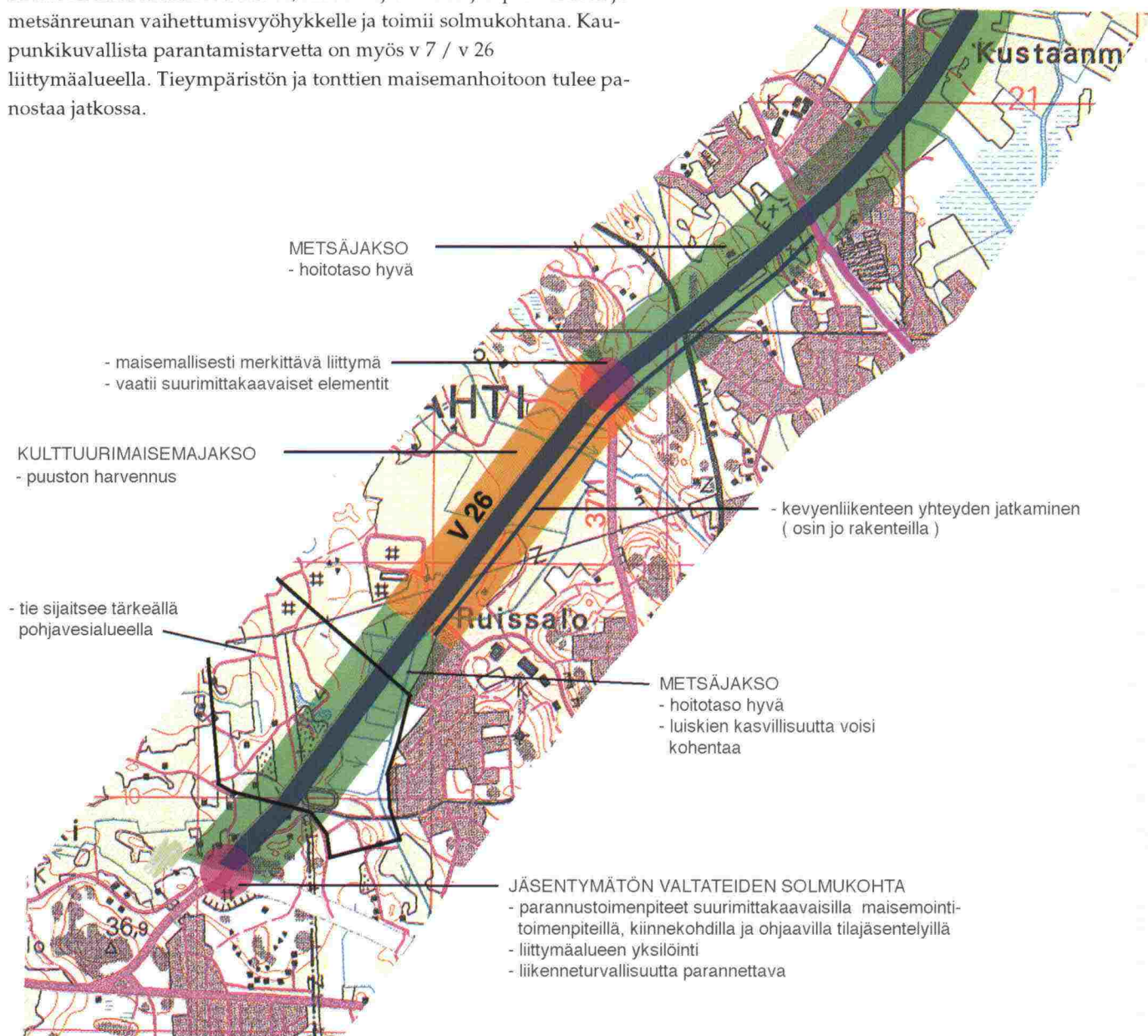
Tieosuus sisältää maisemakultaan moni-ilmeisiä jaksoja, mutta kokonaiskuva jää hajanaiseksi.

Välillä Summa-valtatien 26 liittymä tiejakso on moottoritietasoinen ja sivuaa valtakunnallisesti arvokasta Summajoki-laakson maisema-aluetta. Tie on pääosin leikkauksessa ja irti maankäytöstä. Näkymät ovat sulkeutuneet ja tieympäristö avaraa, vailla istutuksia. Maisema muuttuu mielenkiintoiseksi vasta Pitäjänsaaren kohdalla, missä näkymät ovat kuitenkin varsin kapea-alaiset. Lähestymisjakso Tervasaaren kohdalla on kaupunkikuvallisesti epäselvä. Keskustan kohdalla tie on rantakatu, ja sen luonne ristiriidassa runsaan kauttakulkuliikenteen kanssa. Pahimmat meluhaitat osuvat keskustajaksolle (Merikatu-Kekkosenkatu).

Kuva 21 **Helsinki - Vaalimaa, V7, E18** (Sisääntulo- / kauttakulkuväylä),
Merikatu, Kekkosenkatu

Tavoitteena on vähentää ympäristöhaittoja nykyisellä väylällä ja kehittää tietä osana moottoriväylätasoista yhteyttä Turku-Helsinki-Pietari.

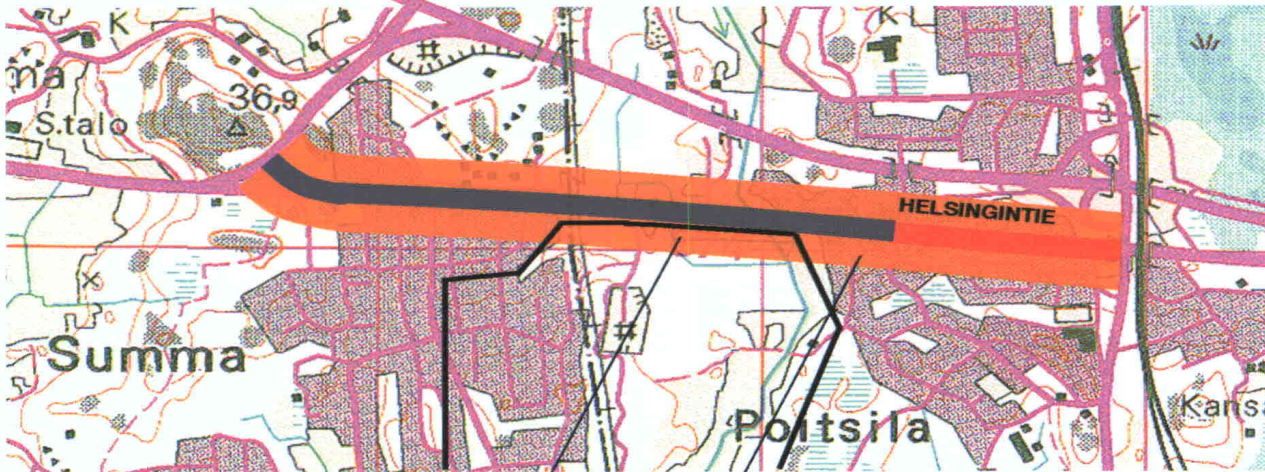
Ohitustienä toimiva valtatie sijaitsee pääosin metsäisellä jaksolla irti asutuksesta. Maantien 3711 ja valtatie liittymä on parannettu v.1996. Kohta on maisemallisesti tärkeä, sillä se sijoittuu laajan peltoalueen ja metsänreunan vaihettumisvyöhykkeelle ja toimii solmukohtana. Kaupunkikuvallista parantamistarvetta on myös v 7 / v 26 liittymäalueella. Tieympäristön ja tonttien maisemanhoitoon tulee panostaa jatkossa.



Kuva 22 **Hamina - Lappeenranta, V26 (Ohitusväylä)**

Tavoitteena on säilyttää tie kaupunkirakenteesta irrallaan olevana valtatieenä, joka voi toimia osana mahdollista kehäväylää

Tie on vanha valtatie ja poikkileikkaukseltaan leveä. Tien linjaus on hyvin suora ja se kulkee irrallaan taajamarakenteesta vaikkakin taajamaosien lävitse. Ongelmakohtia ovat m 3711/Syväsatamantien liittymäympäristö, Uuden-Summan liittymä sekä pitkät yksitoikkoiset suorat tieosuudet. Tieympäristön hoitotaso on heikko ja miljöö kaipaa viimeistelyä erityisesti liittymäalueilla. Toimenpiteet tulisi tehdä erityisesti kevyen liikenteen olosuhteita parantamaan.



-tie sijaitsee tärkeällä pohjavesialueella

TAAJAMAJAKSO

- liikenneturvallisuus edellyttää ajonopeuksien hidastamistoimenpiteitä
- mahdollisuudet meluntorjuntaan selvitettävä
- miljöö kohentaminen kevyenliikenteen kulkijan näkökulmasta

Kuva 23 **Helsingintie M 170**

(Sisääntuloväylä taajamaan / terminaaliväylä)

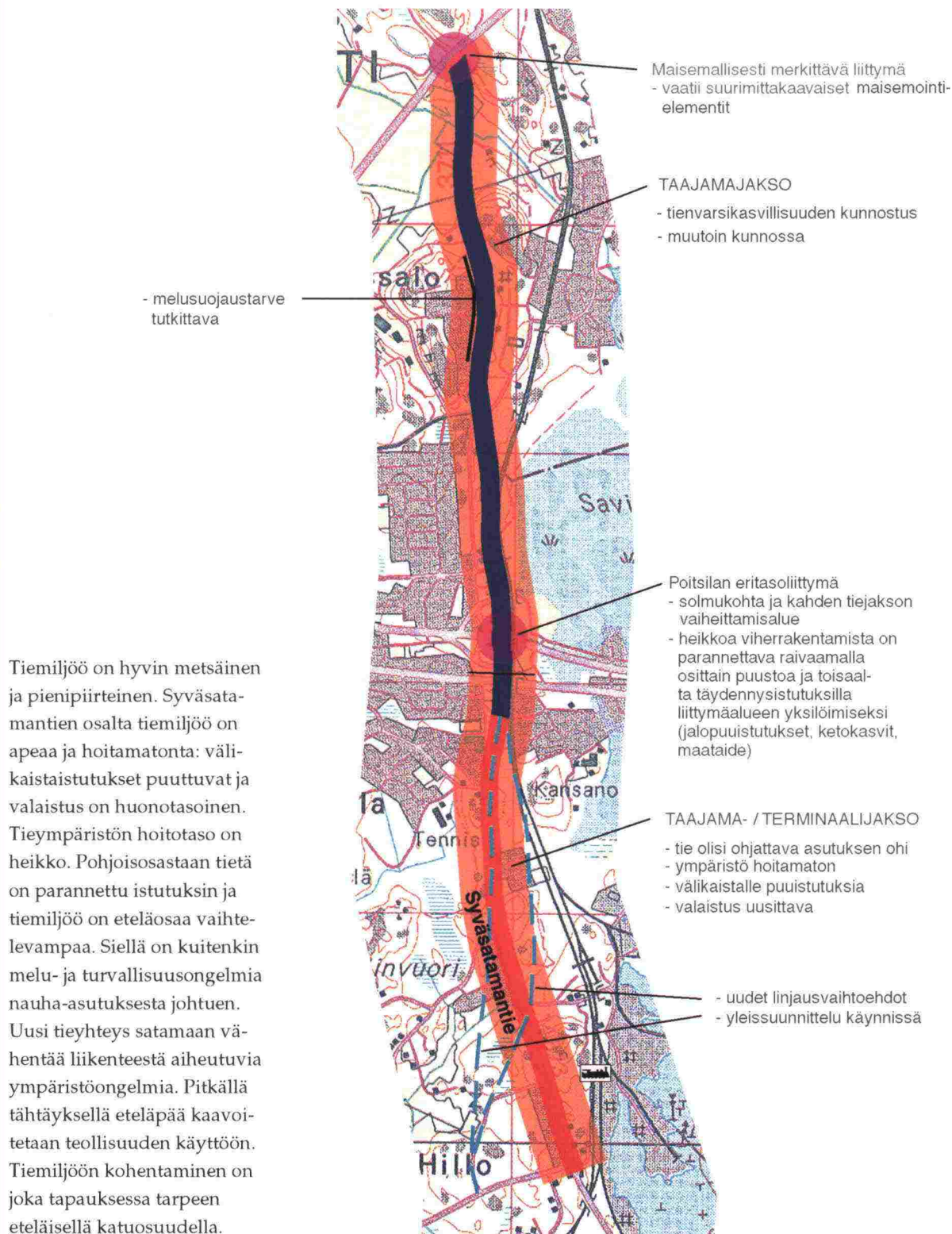
Tavoitteena on kehittää tietä suhteiltaan maankäyttöä palvelevana valtatie rinnakkaistienä



Kuva 24 V 26 ja m 3711 liittymäalueen ympäristöä on kohdeltu kaltoin liittymäjärjestelyiden yhteydessä



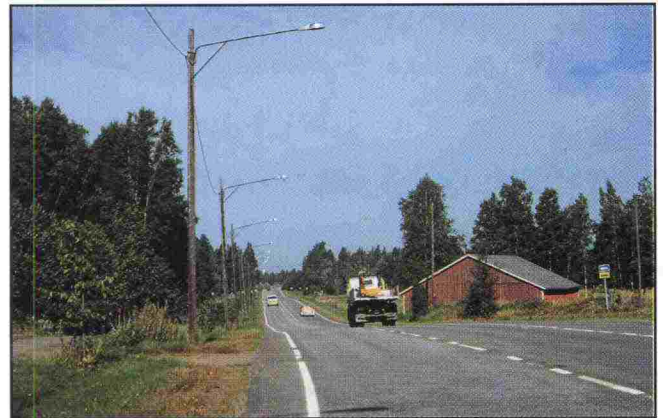
Kuva 25 Maantie 170 on entinen valtatie, mikä näkyy leveänä poikkileikkauksena



Tiemiljöö on hyvin metsäinen ja pienipiirteinen. Syväsatamantien osalta tiemiljöö on apeaa ja hoitamatonta: väli-
kaistaistutukset puuttuvat ja valaistus on huonotasoinen. Tieympäristön hoitotaso on heikko. Pohjoisosastaan tietä on parannettu istutuksin ja tiemiljöö on eteläosaa vaihtelevampaa. Siellä on kuitenkin melu- ja turvallisuusongelmia nauha-asutuksesta johtuen. Uusi tieyhteys satamaan vähentää liikenteestä aiheutuvia ympäristöongelmia. Pitkällä tähtäyksellä eteläpää kaavoitetaan teollisuuden käyttöön. Tiemiljööön kohentaminen on joka tapauksessa tarpeen eteläisellä katuosuudella.

Kuva 26 **Poitsila - Suokallio maantie M 3711 (Terminaaliväylä - yhdysväylä)**
Tavoitteena on kehittää tietä satamaa ja uusia toimintoja tukevana yhteytenä

TAAJAMA- JA KULTTUURIMAISEMAJAKSO
-ympäristö hyvin hoidettu
-valaistus uusittava



Kuva 28 Maantien 371 tiemiljö on pääosin hyvää ja vaihtelevaa

Tieosuus jaksottuu selkeästi maantiehen ja katuun sekä näiden vaihtumisvyöhykkeeseen sisältäen vaihtelevaa ja mielenkiintoista ympäristöä. Pohjoispäässä on kaunista kulttuurimaisemaa ja vaikuttava vesistönäkymä. Kaupunkikuvalliset epäkohdat kohdistuvat katu-jaksolle (Mullinkoskentie), jolla tulisi tehdä profiilin nosto maantiestä kaduksi. Liittymisen ydinkeskustaan (Rata-
pihankatu) kaipaisi selkiyttämistä ei niinkään katutilan osalta vaan osana kaupunkirakennetta; ts. ympäristön väljän ilmeen takia.



Kuva 27 **Hamina-Keltakangas maantie, M371-Mullinkoskentie-Rautatienkatu**
(Pohjoinen sisääntulotie / läpikulkutie / säteittäinen sekaliikenneväylä)
Tavoitteena on kehittää tietä kaupungin ja kadun varren toimintoja tukevana sekaliikenneväylänä ja luoda kadusta turvallinen ja kaunis.

2.3 Heinola

Kaupunkirakenne ja maankäyttö

Kymijoen yläjuoksun vesistöt ja harjumaisemat antavat leimansa tälle itähämmäläiselle kaupungille. Heinola on tunnettu kylpylä- ja lomailukaupunki. Heinolan kaupunki ja maalaiskunta yhdistyvät v. 1997 alussa. Kaupunki on tunnettu lukuisista silloista, puistoista ja vesistöistä sekä historiallisesta puutaloidyllistä.

Heinola on selkeästi yksikeskustainen. Kaupunkirakenne on pääosin nauhamainen kasvualueiden sijoituessa suunnitelmien mukaan valtaosaltaan kaupungin eteläosaan. Laajentumisalueiden pääsuunnat ovat Sinilähde, Kymrinrinne, Sepänniemi ja Rainio. Kymrinrinnettä lukuunottamatta alueet ovat täydennysrakennusalueita. Laajentumisalueet on otettu huomioon pääteiden rakentamisen yhteydessä, joten ne eivät aiheuta uusia liittymä- yms. tarpeita tarkasteltavina oleviin tiejaksoihin.

Luonto, maisema ja kulttuurihistoria

Kaupunki on rakentunut Jyrängönvirran molemmiin puolin maiseman solmukohtaan. Kaupungin silhuetti erottuu parhaiten ohikulkutieltä ja ympäristön parhaat puolet avautuvat vasta kaupunkirakenteen sisällä. Pyssyharju, Heinolanharju ja kaupunkia ympäröivät vesialueet tuovat maisemakuvaan vaihtelua. Harjualueilla kasvaa rauhoitettuja ja valtakunnallisesti uhanalaisia kasvilajeja kuten kangasvuokkoa ja ketonukkaa.

Pyssyharju on maisemallisesti tärkeä kokonaisuus, jolla on huomattava merkitys virkistysalueena. Harjut ovat myös tärkeitä pohjaveden muodostumisalueita.

Pääväylästä

Valtatien 5 liikenne kulki vuoteen 1993 saakka Siltakatua pitkin aiheuttaen huomattavia ruuhkia sekä liikenneturvallisuus- ja ympäristöhaittoja Heinolan keskustassa. Uuden ohikulkutien valmistumisen myötä ruuhkat hävisivät, mutta Heinolan sisäisten liikenteellisten ongelmien osalta ei ole käynyt yhtä onnellisesti, vaikka liikenne keskustan pääkadulla putosikin lähes puoleen.

Ohikulkutieltä yhteydet keskustaan hoidetaan eteläisen ja pohjoisen sisääntulon kautta. Liikenteellisesti järjestely on toimiva.

Siltakatu, joka syöttää ulkoisen liikenteen kaupungin keskustaan, toimii yhdessä Lahdentien (vanha 5-tie) kanssa myös kaupungin sisäisen liikenteen perusrunkona. Idästä ja pohjoisesta vaihtoehtoinen reitti Siltakadulle on Lakeasuontie.

Suunnitelma Siltakadun saneeraamiseksi uutta tilannetta vastaavaksi on valmistunut vuonna 1994. Suunnitelma on Heinolassa aiheuttanut runsaasti keskustelua, eikä sitä ole toistaiseksi toteutettu.

Kaupunkikuva ja tiemiljö

Heinolan kaupunki hahmottuu ohikulkutieltä erinomaisesti. Tähtiniemen silta on hyväksytty kaupunkia symboloivaksi julkiskuvaksi kuten puistot, paviljongit ja vanhat sillatkin. Uuden moottoritien myötä kaupungin keskustaa voidaan ja tulee kehittää erityisesti Siltakadun osalta.

Nykyisin Siltakatu osana vanhaa valtatieta luo takapihamaisen kuvan kauniista kaupungista tyhjiine liikerakennuksineen ja tiemäisine ilmeineen. Tämän takia sisääntulojaksojen ja erityisesti keskustajakson parantaminen on ensiarvoisen tärkeää. Tie on myös hyvin pitkä ja sisältää useita erityyppisiä jaksoja, joiden korostaminen parantaisi kaupunkikuvaa oleellisesti. Näkymien avaaminen ja varustetason nosto koetaan kaupungissa kiireellisiksi toimenpiteiksi.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

AJONEUVOLIIKENNE

Valtatien 4 / 5 liikennemäärät vaihtelevat tarkastelualueella välillä 8200 - 9900 ajon./vrk (KVL - 95). Muilla yleisillä teillä liikennemäärät ovat 1100 - 5300 ajon./vrk. Keskusta-alueella liikennemäärät ovat tippuneet puoleen ohikulkutien valmistuttua, eli nykyiset liikennemäärät ovat esimerkiksi Siltakadulla noin 8100 ajon./vrk.

Ruuhkautuvia tieosia ei yleisillä teillä esiinny ohikulkutien valmistuttua vuonna 1996 Lusiin

saakka. Myös keskustasta ovat ruuhkat poistuneet.

Sahaniemen teollisuusalueelle suuntautuu Siltakatu ja muuta katuverkkoa pitkin raskasta liikennettä. Myös Lakeasuontielle asutuksen ja raskaan liikenteen suhde on jossain määrin ongelmallinen.

Puutteellisia alikulkukorkeuksia tarkastelualueella on kolme kappaletta. Näistä kaikki ovat kuitenkin lähes täysimittaisia.. Valaistuspuutteita ei alueella esiinny.

Viitoitus ja opastus on sekavaa erityisesti Siltakadulla, missä sekaannusta aiheuttaa epäjohdonmukainen käytäntö opasteissa (sekaisin porttaaleita ja sivuopasteita) sekä viitoitettavissa kohteissa. Kehittämisen varaa on myös opasteissa valtatieltä kaupunkiin erityisesti eteläisen liittymän osalta.

Ohikulkutien rakentamisen myötä ei tarkastelualueen yleisillä teillä esiinny erityisen onnettomuusalttiita liittymiä ja vaarallisia tiejaksoja on vain maantiellä 140.

Myös keskusta-alueella onnettomuudet ovat selvästi vähentyneet v:een 1994 asti, minkä jälkeen jälleen lisääntyneet.

Liikennemäärien väheneminen ja liikennevalo-ohjauksen poistaminen ovat kuitenkin johtaneet ajonopeuksien huomattavaan nousuun aikaisemmin läpikulkuliikenteen mukaan mitoitettulla välillä pääkadulla. Tämä puolestaan aiheuttaa jopa aikaisempaa tilannetta pahemman estevaikutuksen. Onnettomuuksien kannalta pahimpia liittymiä ovat Siltakadun / Lampikadun ja Siltakadun / Mustanportinkadun liittymät.

KEVYT LIIKENNE

Kevyen liikenteen verkko on pääteiden ja -katujen suunnassa kohtalaisen hyvä, mutta ylityksissä Siltakadulla on ohikulkutiestä huolimatta edelleen puutteita. Pääteiltä ydinkeskustaan pääsy on myös hankalaa. Lakeasuontieltä, jossa on runsaasti raskasta liikennettä, kevyen liikenteen väylä puuttuu. Myös Lahdentien (mt 140) varrella on tarve jatkaa kevyen liikenteen yhteyttä etelään.

Kaupunki on laatinut kevyen liikenteen väylästön kehittämisestä ohjelman, jonka toteuttami-

sen toivotaan aikanaan edistävän kevyen liikenteen asemaa Heinolassa.

JOUKKOLIIKENNE

Joukkoliikenteen reitistö on Heinolassa alueellisesti melko kattava ja linja-autoliikenteen vuorotiheys kohtuullinen. Joukkoliikennettä pyritään myös suosimaan kaupunki- ja seutulipulla. Tarvetta yhteyksien kehittämiseen on Kirkonkylän ja Vierumäen suunnilla. Pitkämatkaisen liikenteen linja-autoasema on hieman sivussa, ja sitä ollaankin siirtämässä väliaikaisesti paikallisliikenneaseman yhteyteen keskustaan.

Matkustajaliikennettä raideliikenteellä ei Heinolassa ole. Sen sijaan tavaraliikenteessä se on rekkaliikenteen varteenotettava kilpailija. Savonrata toteutuessaan muuttaa tilannetta merkittävästi.

Heinolanseudulla ei ole lentokenttää.

Liikennemelu ja päästöt

Ohikulkutien valmistumisen myötä Heinolan keskustan melu- ja päästöhaitat ovat vähentyneet. Uuden tien melusuojaukset toteutettiin pääosin jo rakentamisen aikana. Juornatjoen kohdalla uuden tien varrella on kuitenkin edelleen suojaamattomia alueita. Esillä onkin ollut nykyisen esteen jatkaminen.

Siltakatu on liikenteen vähenemisestä huolimatta vieläkin melun suhteen ongelmallinen. Parannustoimenpiteinä tulevat kyseeseen lähinnä ajonopeuksien pudotus ja raskaan liikenteen vähentäminen ohjaamalla liikenne kulkemaan pohjoisen sisääntuloliittymän kautta.

Päästöjen osalta keskustan tilanne on parantunut, ainoastaan kevätpöly koetaan enää ongelmaksi. Ilmanlaatukartoitus myös liikenteen osalta on parhaillaan tekeillä.

Johtopäätökset ja toimenpiteet

Heinolan ohikulutie avattiin liikenteelle v. 1993. Uuden ohikulkutien rakentamisen myötä ruuhkat Heinolassa vähenivät, mutta sisäiset liikenteelliset ongelmat eivät ole poistuneet. Keskustan pääkadulla ajonopeudet ovat nousseet ja turvallisuus sekä estevaikutus lisääntyneet. Tilannetta pahentaa Sahaniemen teollisuusalueelle katuverkkoa käyttävä raskas liikenne. Kevyen liikenteen verkko on melko hyvä ja jouk-

koliikenteen reitistö alueellisesti melko kattava. Viitoituksessa on parantamista sekä katuverkolla että valtatieltä kaupunkiin.

Heinolan kaupunkikuvassa tärkeitä elementtejä ovat rautatiesilta, Jyrängönvirta, Tähtiniemen silta, pienimittakaavaisuus ja vehreys. Uudelta moottoritieltä avautuu kaunis kaupunkisilhuetti. Siltakadun valtatiestandardi heikentää kaupunkikuvaa.

KIIREELLISET TOIMENPIDETARPEET:

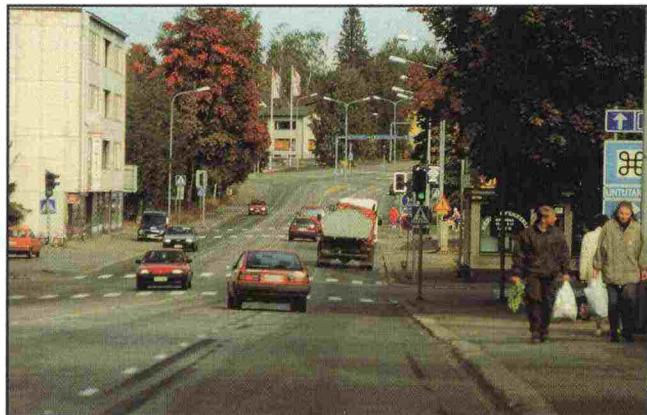
1. V 4 eteläisen liittymän parantaminen ja maisemanhoito m 140 sisääntulojaksoilla/idea-suunnitelman laatiminen (t, k, yr)
2. Lakeasuontien (pt 15007) varteen kevyen liikenteen väylä (k)
3. Siltakadun viitoitus, opastus ja varustelu sekä liikennejärjestelyt (t, k)

MUITA:

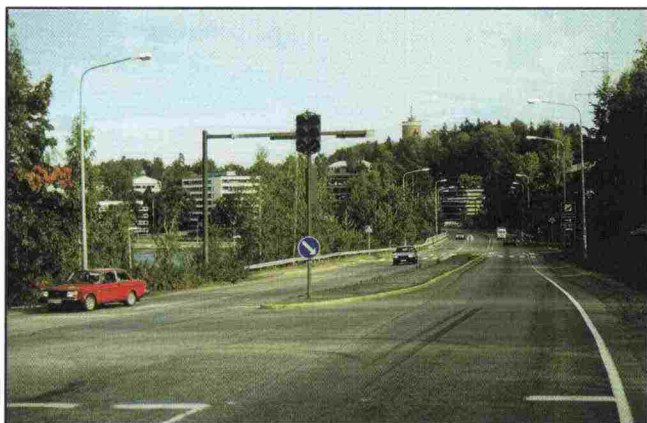
1. Maisemanhoito valtatiellä 4/5 (luiskat, näkymät, lisäistutukset) (t)



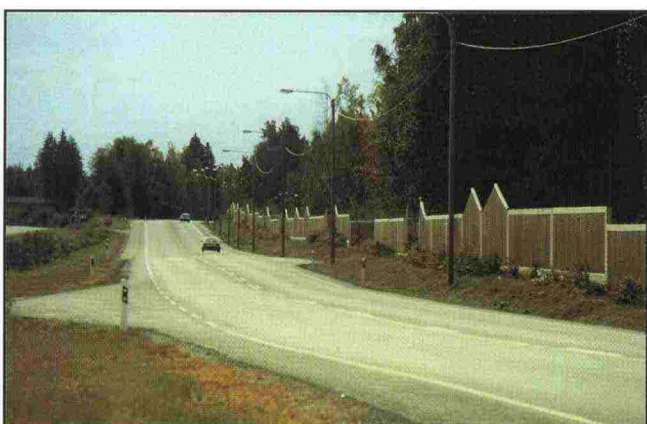
Kuva 29 Valtatien 4 tiemiljöössä on suhteellisen paljon kallioleikkauksia



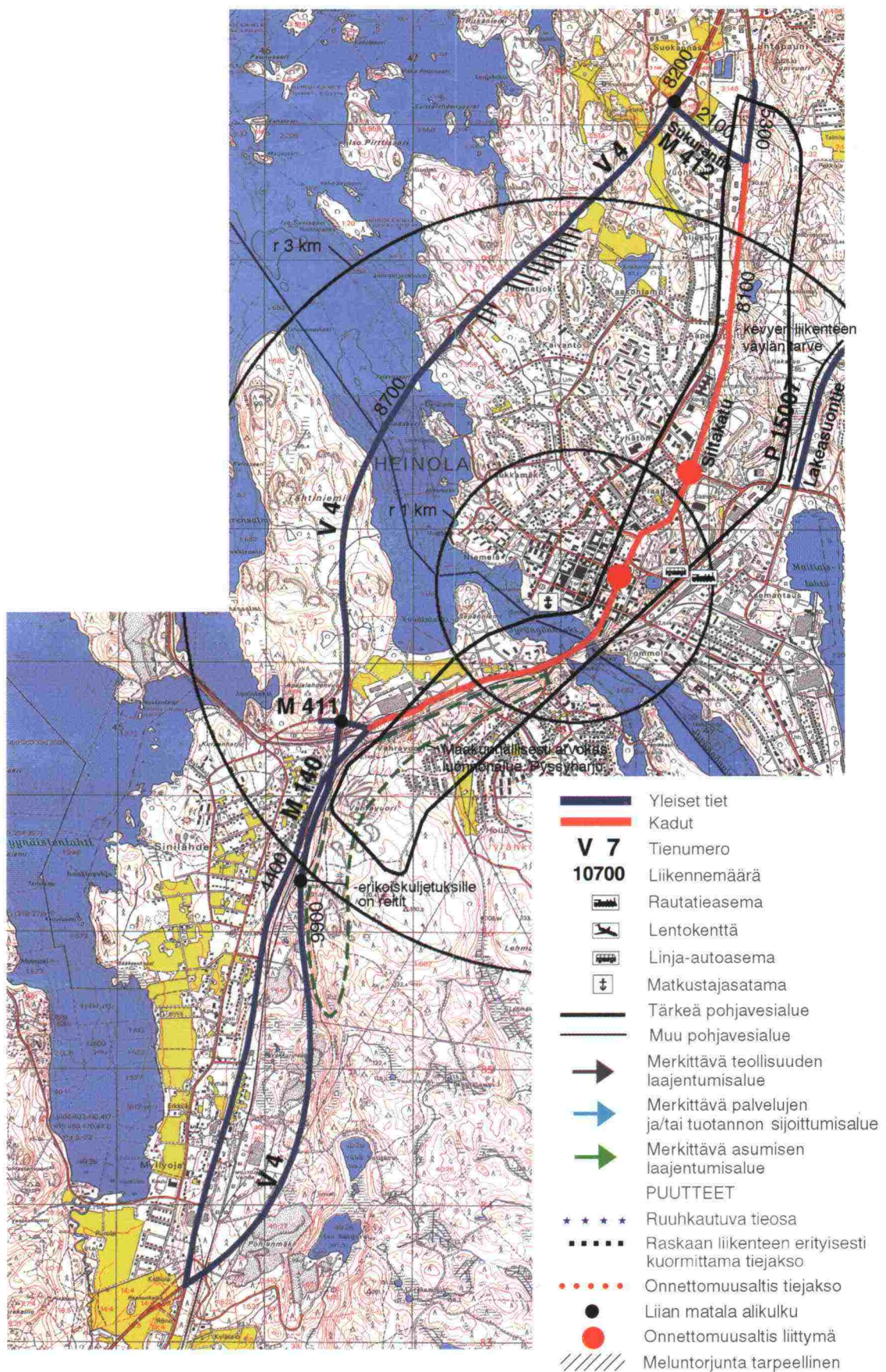
Kuva 30 Siltakadun keskustaosuus sijoittuu mielenkiintoisesti rinteeseen



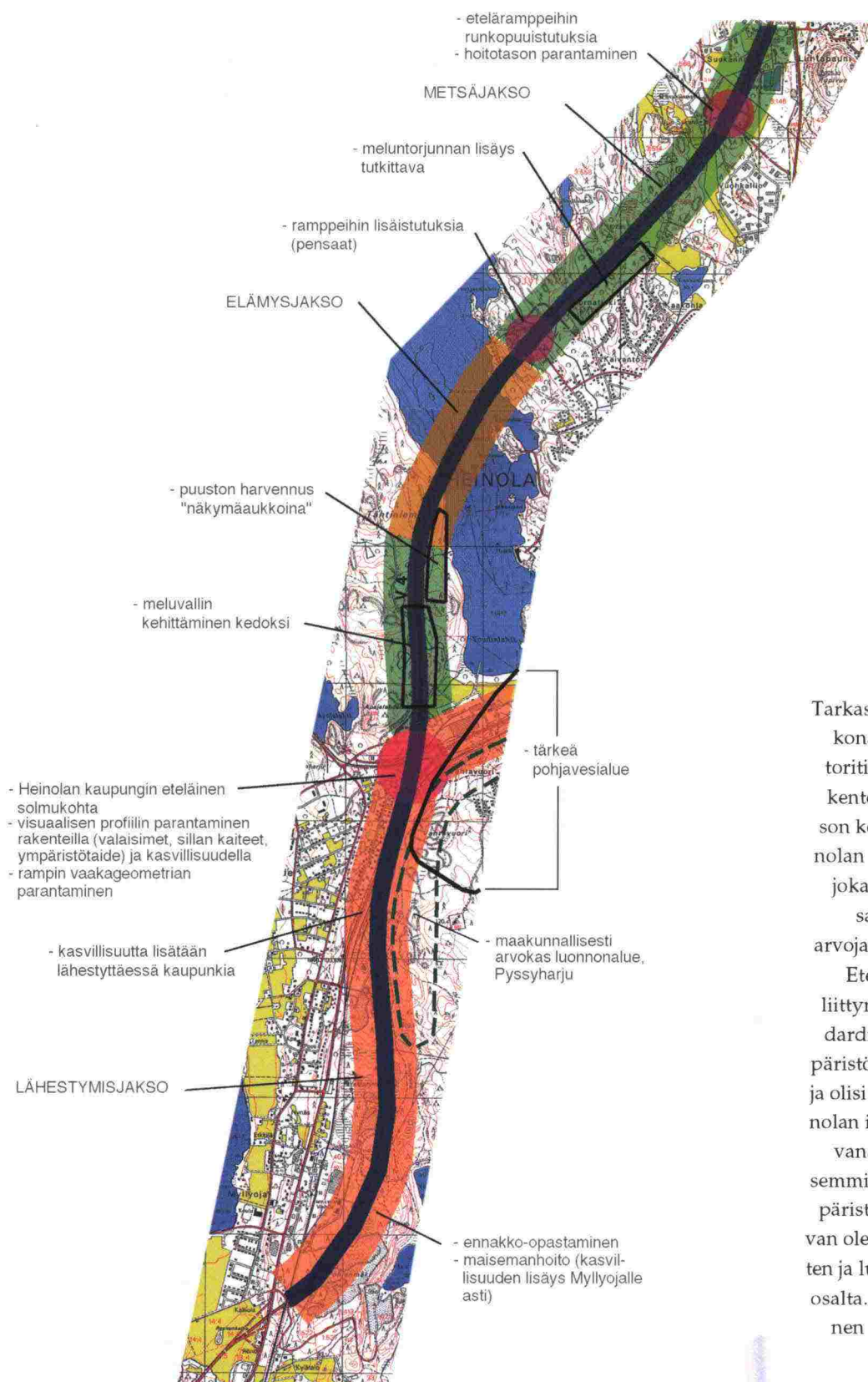
Kuva 31 Siltakadua tulisi kehittää katumaisena. Näkymien avaaminen Jyrängönvirralle on tärkeää



Kuva 32 Siltakadun meluarkkitehtuuria moottoritien rinnakaistiesuudella



Kuva 33 **Heinola**, selvitysalue, tarkasteltavien tiejaksojen nykytilanne

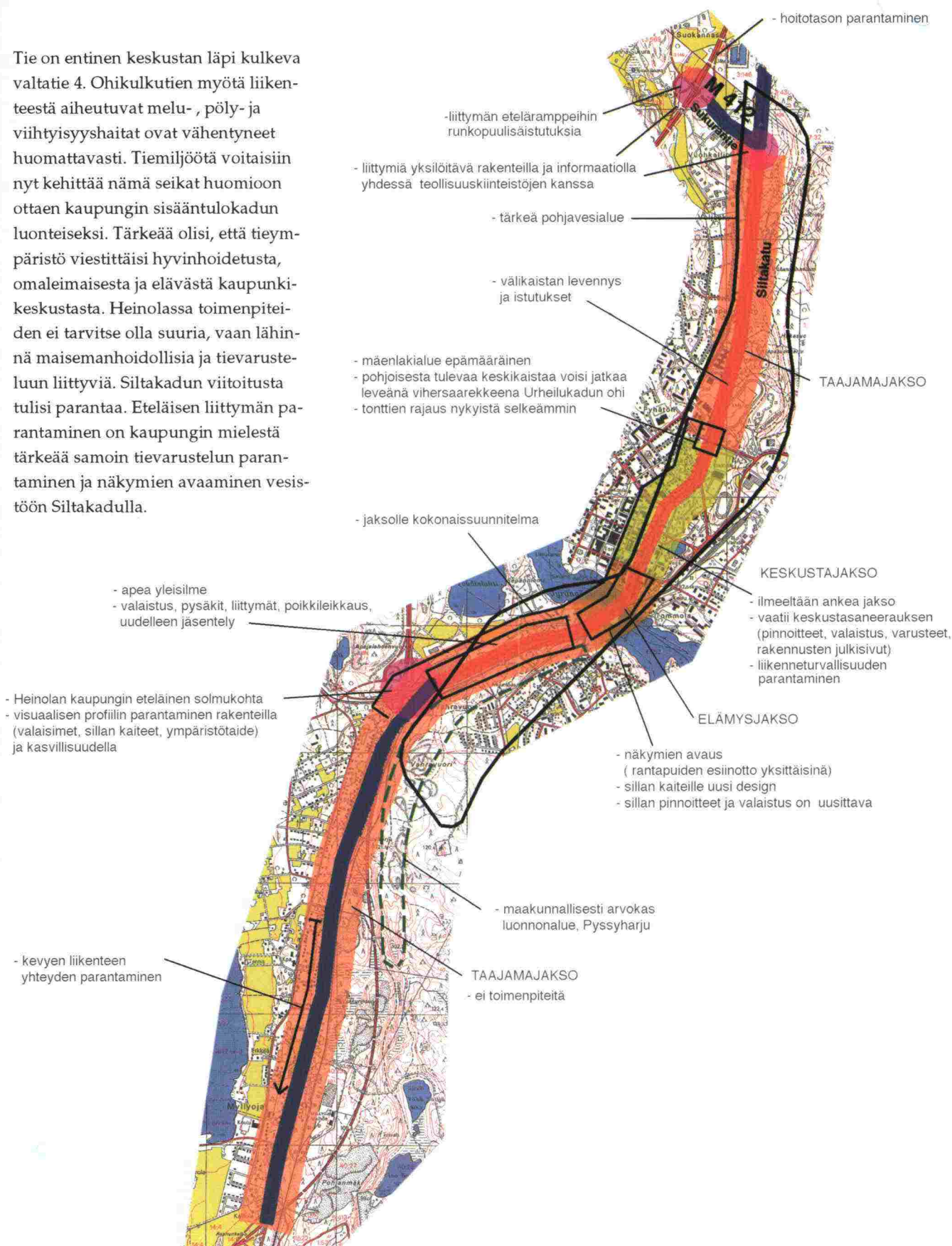


Tarkasteltava jakso on ko-
 konaisuudessaan moot-
 toritietä, joka avattiin lii-
 kenteelle v. 1993. Tiejak-
 son kohokohtana on Hei-
 nolan Tähti-niminen silta,
 joka yksinkertaisuudes-
 saan onkin maisema-
 arvoja korostava rakenne.

Eteläinen ja pohjoinen
 liittymä ovat varsin stan-
 dardimaisia. Niiden ym-
 päristöä ja erityisesti silto-
 ja olisi voitu korostaa Hei-
 nolan identiteettiin kuulu-
 vana nykyistä voimalli-
 semmin. Moottoritien ym-
 päristön viimeistely ei ai-
 van ole onnistunut istutus-
 ten ja luiskien viimeistelyn
 osalta. Näkymien avaami-
 nen Jyrängönvirrälle on
 tärkeää.

Kuva 34 **Helsinki - Utsjoki V 4** (Ohitustie. Moottoritie valmistunut tarkasteltavalta osalta 1993)
 Tavoitteena on ylläpitää tietä osana valtakunnallista etelä-pohjoissuuntaista ajoneuvoliikenteen
 pääyhteyttä (osa TERN-verkkoa)

Tie on entinen keskustan läpi kulkeva valtatie 4. Ohikulkutien myötä liikenteestä aiheutuvat melu-, pöly- ja viihtyisyyshaitat ovat vähentyneet huomattavasti. Tiemiljöötä voitaisiin nyt kehittää nämä seikat huomioon ottaen kaupungin sisääntulokadun luonteiseksi. Tärkeää olisi, että tieympäristö viestittäisi hyvinhoidetusta, omaleimaisesta ja elävästä kaupunkikeskustasta. Heinolassa toimenpiteiden ei tarvitse olla suuria, vaan lähinnä maisemanhoidollisia ja tievarusteluun liittyviä. Siltakadun viitoitusta tulisi parantaa. Eteläisen liittymän parantaminen on kaupungin mielestä tärkeää samoin tievarustelun parantaminen ja näkymien avaaminen vesistöön Siltakadulla.



Kuva 35 Siltakatu M 140 (Sisääntulo- ja läpikulkuväylä) ja M 412

Tavoitteena on kehittää tietä kaupungin pääsisääntulona sekä saneerata keskustajakso vastaamaan uutta liikenteellistä tilannetta

2.4 Imatra

Kaupunkirakenne ja maankäyttö

Imatran kauppala perustettiin v. 1948 ja se on yksi maamme teollistuneimmista paikkakunnista. Kaupunki sijaitsee liikenteellisesti hyvien yhteyksien varrella ja on kuuluisa Vuoksesta, Valtionhotellista ja Imatrankoskesta. Imatra on myös tärkeä rajaliikenneasema. Kaupungissa on kolme keskusta: Imatrankoski, Mansikkala ja Vuoksenniska. Näistä Imatrankoski on matkailullinen ja Mansikkala kaupallis-hallinnollinen keskus.

Imatran kaupunkirakenne on väljä ja vailla selkeitä reunoja ja raja-alueita. Rakennetta tiivistävinä ja täydentävinä toimenpiteinä ovat mm. Imatrankosken ja Mansikkalan välisen alueen täydennysrakentaminen Tainionkoskentien varrella sekä kaupallisten palvelujen parantaminen Mansikkalassa.

Luonto, maisema ja kulttuurihistoria

Imatran kaupunki sijaitsee Salpausselän harju-muodostumalla, joka rajaa Saimaan vesistöä. Vesialueita yhdistää Vuoksi, jonka rannoille asutusta on syntynyt jo varhain. Laajimmat peltoalueet sijoittuvat Virasojan eteläpuolelle. Kaukopään, Immalan ja Kurkvuoren alueet ovat metsäistä moreeni- ja hiekkakangasta. Maisemakuvassa näkyy lukuisia soranottoalueita.

Pääväylästä

Valtatie 6, joka kulkee kaupunkirakenteen keskellä, muodostaa Imatran ajoneuvoliikenteen rungon, johon muut pääyhteydet liittyvät. Valtatietä ollaan parhaillaan rakentamassa moottoritiekse välillä Mansikkala - Kaukopää. Moottoritietä on liikenneministeriön toimenpidepäätöksen mukaisesti tarkoitus jatkaa myöhemmin Lappeenrannan suuntaan.

Sisääntulo kaupungin keskuksiin tapahtuu Imatrantien/Helsingintien, Tainionkoskentien, Viipurintien, Teollisuustien/Imatrankoskentien, Vuoksentien ja Torikadun/Vuoksenniskantien kautta. Yhteyksiä on riittävästi, joskin toiminnallisesti ne ovat jossain määrin sekavat. Moottoritien yhteydessä toteutettava Teolli-

suustien jatke Imatran raja-asemalta valtatielle 6 (Pietarintie) selkeyttäneen tilannetta jonkin verran.

Kaiken kaikkiaan liikenteellinen ja ympäristöllinen tilanne uuden valtatielinjauksen ja siihen liittyvien rinnakkaistiejärjestelyjen seurauksena muuttuu lähivuosina merkittävästi - liikenteen turvallisuus- ja toimivuusongelmat sekä meluhaitat vähenevät, opastus selkeytyy, väylien estevaikutus pienenee, raskaan liikenteen ja vaarallisten aineiden ajoreitit muuttuvat, jne. Seuraavaan koottu nykytilan analyysi onkin erityisesti 6-tien osalta vanhentunutta jo vuoden päästä. Väylälle esitetyt toimenpiteet onkin suunniteltu vastaamaan muuttunutta tilannetta.

Kaupunkikuva ja tiemiljö

Koska kaupunkirakenne on väljä, on kaupungista vaikea luoda kokonaiskuvaa. Tämän ja pitkien sisääntulojaksojen takia mielikuva kaupungista muodostuu hitaasti. Kaupungin identiteetti rakentuu pitkälti historiallisen Imatrankosken ja Vuoksen ympärille. Kolmen keskustan kaupunkikuvat eroavat toisistaan huomattavasti: Vuoksenniskaa leimaa teollisuus, Imatrankoskea tiiviys ja historiallisuus, Mansikkalaa vehreys ja moderni ilme. Yleiskuva ympäristöstä on puistomainen ja hoidettu.

Näkymät Vuokselle ja sen herkäät rannat ovat kauneinta Imatraa samoin kuin laajat hoidetut puistoalueet. Kaupungin silhuetti ja vesistömaisema avautuu vaikuttavasti idästä lähestyttäessä. Keskustan katualueet ovat ilmeeltään väljiä, mutta vihreitä.

Tiemaisemalle ominaista ovat teollisuusrakennukset, tiheät liittymävälit runsaine opastuksineen ja leveät väylät. Vuoksi ja avoimet peltoalueet pitkinä näkymineen ovat tekijöitä, joita tulisi entuudestaan korostaa. Valtatie 6 rakennettiin nykyiselle paikalleen 1950-luvulla, jonka jälkeen sitä on perusparannettu useaan otteeseen. Uusi moottoritieosuus rauhoittaa Vuoksenniskan alueen, ja nykyinen 6-tie jää kokoojäväyläksi. Uusi moottoritieteyhteys sijaitsee pääosin leikkauksessa. Moottoritien ympäristössä on kiinnitetty huomiota siltoihin, ympäristöaitteeseen sekä valaistukseen.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

AJONEUVOLIIKENNE

Valtatien 6 liikennemäärät ovat tarkastelualueella nykytilanteessa välillä 5500 - 13100 ajon./vrk (KVL-95). Maantiellä 396 liikennemäärät ovat 1200 - 1800 ajon./vrk. Keskusta-alueen katuverkolla liikennemäärät vaihtelevat välillä 2000 - 15000 ajon./vrk. Vilkkaimpia katuja ovat Tainionkoskentie, Imatrankoskentie ja Helsingintie.

Ruuhkautuvia tieosia nykytilanteessa ovat valtatiellä 6 välit kaupungin raja - Mansikkala ja Sotkulampi - Kaukopää. Jälkimmäisen osuuden ruuhkat ja muut liikenteelliset ongelmat poistuvat moottoritien valmistuttua. Keskustassa liikenneverkon välityskyky on tyydyttävä, mutta yksittäiset liittymät ruuhkautuvat huipputuntien aikana.

Vaarallisten aineiden kuljetusten ohjautuminen keskustaan koetaan ongelmaksi, mutta tilanne tulee paranemaan ohikulkutien järjestelyjen myötä.

Alikulkukorkeus on korkeita kuljetuksia ajattelun puutteellinen nykyisen valtatie 6 yli rakennetun rautatiesillan kohdalla. Tien leveys- ja valaistuspuutteita ei alueella esiinny.

Päätiellä viitoitus ja opastus paranevat moottoritien valmistuttua.

Valtatie 6 on nykytilanteessa koko matkaltaan selvästi normaalia onnettomuusalttiimpaa aluetta. Liittymien turvallisuus paranee moottoritien rakentamisen myötä. Keskusta-alueella onnettomuudet ovat keskittyneet ydinkeskustan vilkkaasti liikennöidyille kaduille. Kokonaisuutena Imatra kuuluu onnettomuustilastojen valossa huonoimpiin kaupunkeihin Kymen läänissä.

KEVYT LIIKENNE

Imatralla kevyt liikenne kulkee suurimmaksi osaksi kaupungin katuverkolla, jolla sijaitsee suurin osa Imatran kevyen liikenteen verkkoon kuuluvista väylistä. Yleisiin teihin liittyen väyliä on valtatiellä 6 välillä Mansikkala - Oritlampi ja kantatiellä 62 välillä Kaukopää - Rasila.

Kevyen liikenteen ongelmia ovat valtatie ylittäminen sekä katuverkon yhteys- ja risteyspuutteet.

Kevyen liikenteen verkosto on pääteiden osalta alueella lähes kunnossa. Puutteita esiintyy lähinnä Viipurintien, Teollisuustien (Pietarintie) ja Linnansuontien varrella. Myös kevyen liikenteen opastus on pääosin kunnossa.

Kaupunki on tehnyt 1980-luvun lopulla liikuntaesteiden kartoituksen. Kartoituksen mukaan suunnittelussa ja rakentamisessa liikuntaesteiset on alettu ottaa huomioon entistä enemmän, mutta ei tarpeeksi hyvin. Suurimpina ongelmina ovat viistämättömät reunakivet ja suojatiemerkit.

JOUKKOLIIKENNE

Linja-autoliikenteeseen perustuva joukkoliikenne on Imatralla alueellisesti kattava. Vuorotiheys sen sijaan vaihtelee paljonkin. Liikennöinti hoidetaan sekä linjaliikenteenä että kutsutaksein. Kaupunki ostaa paikallisliikenteen ja vuoden 1997 aikana on tavoitteena ottaa käyttöön useamman kunnan yhteinen seutulippu.

Imatralla on keskusasema, jonka yhteydessä on matkahuolto, rautatie- ja taksiasema. Pitkämatkainen liikenne Kouvolan ja Savonlinnan sekä rannikon suuntaan tapahtuu linja-autoilla ja Helsingin ja Joensuun suuntaan junilla.

Kaupunki on laatinut liikennepoliittisen ohjelman, jonka tavoitteena on lisätä vähitellen joukko- ja kevyen liikenteen osuutta.

Imatralla on harrasteilmailukäytössä oleva Immalan lentokenttä. Lähin matkustajaliikenteen kenttä on Lappeenrannassa.

LIIKENNEMELU JA PÄÄSTÖT

Moottoritien rakentamisen myötä helpottuvat meluongelmat nykyisen valtatie 6 varrella. Uuden tien varteen jäävät rakennukset suojataan rakentamisen yhteydessä meluesteillä. Ohikulkutien toteuttamisen yhteydessä rakennettavien uusien katujen varsille jää melualueelle yksittäisiä suojaamattomia rakennuksia.

Valtatien 6 varrella oleva Mansikkalan kohdan melusuojaus kuuluu tiepiirin meluntorjuntaohjelmaan.

Tainionkoskentie ja Imatrankoskentie ovat valtatie ohella kaupunkialueen merkittäviä liikennemelulähteitä.

Imatran seudulla ongelmia ilman laadulle aiheuttavat liikennettä enemmän pääasiassa idästä kulkeutuvat ilmansaasteet sekä omat teollisuuslaitokset, vaikkakin tilanne on viime vuosina parantunut. Ohikulkutien rakentamisella ei tule olemaan merkittävää vaikutusta ilman laatuun nykyiseen tilanteeseen verrattuna.

Johtopäätökset ja jatkotoimenpiteet

Moottoritien rakentamisen yhteydessä poistuvat liikenteen toimivuusongelmat, turvallisuuden taso paranee ja meluhaitat vähenevät merkittävästi. Myös opastus selkiytyy ja raskaan liikenteen sekä vaarallisten aineiden kuljetusreitit muuttuvat uusien järjestelyjen myötä.

Moottoritiehen on panostettu erityisesti ympäristön kannalta. Jatkossa toimenpiteet tulee kohdistaa erityisesti rinnakkaistiestölle, jotta olosuhteet vastaisivat muuttunutta liikennetilannetta. Pitkällä aikavälillä tulee varautua moottoritien jatkamiseen Lappeenrannan suuntaan. Tiemaiseman kehittämiseksi on tehty useita suunnitelmia, joissa on siihen sopivia kehittämismalleja.

KIIREELLISET TOIMENPIDETARPEET:

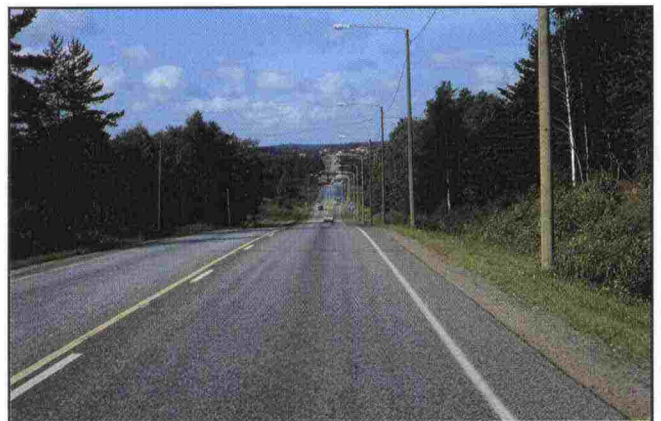
1. Tainionkoskientien parantaminen (liikenneturvalisuus ja kaupunkikuva)(k)
2. Opastuksen ja viitoituksen parantaminen keskustassa ja pääteillä (t,k)
3. Keskustarakenteen maankäytön kehittämisen suunnittelu (k)
4. Nykyisen v 6 kehittäminen rinnakkaistieksi (vanhan suunnitelman tarkistus) (t,k,yr)

MUITA:

1. Viherhoidon tason nosto sisääntulojaksoilla (erit. v 6 ja Helsingintie) (t, k)
2. Arvomiljöiden korostaminen: näkymät, levähdysalueet, opastus (Imatrankoski, Vuoksi, Vuoksenranta) (k)



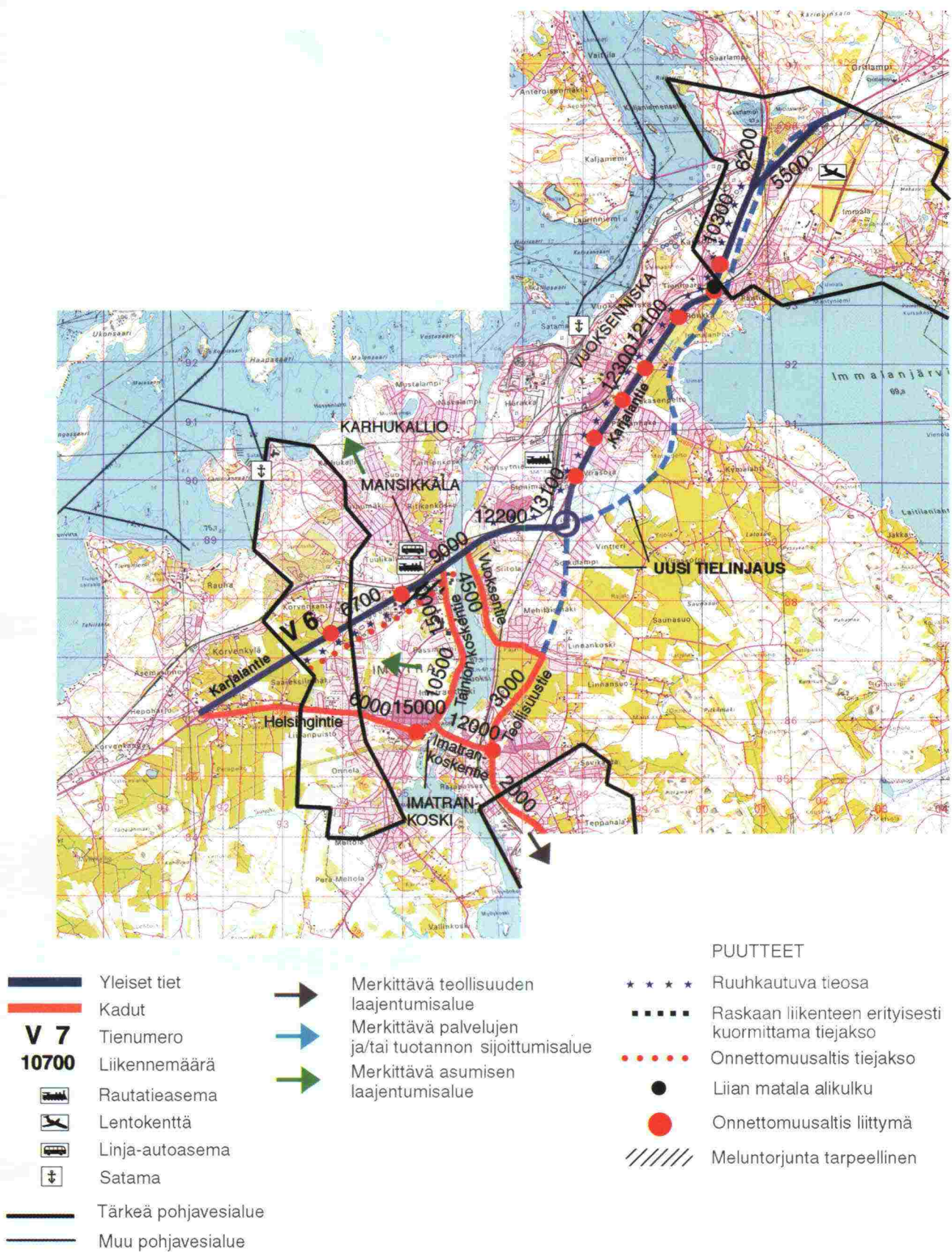
Kuva 36 Valtatiellä 6 on paljon ja tiheään samantyyppisiä liittymiä



Kuva 37 Valtatien 6 pitkää, suoraa tielinjausta. Tien luonne muuttuu oleellisesti uuden moottoritieyhteyden myötä

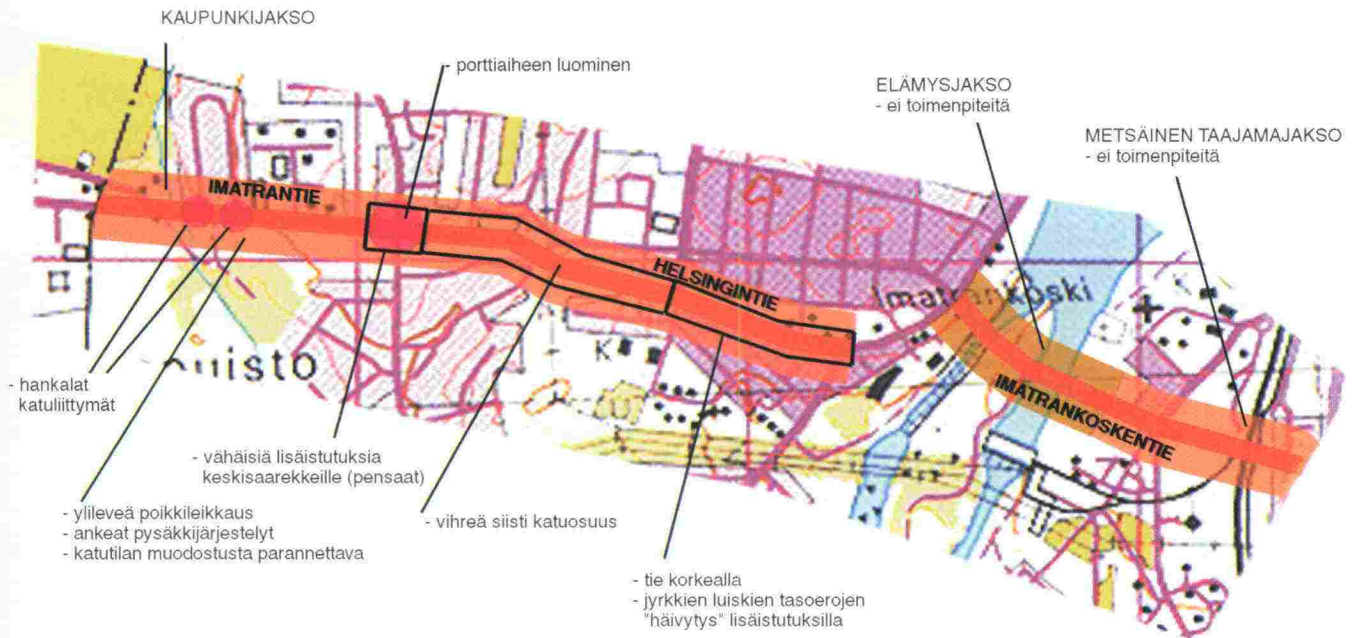


Kuva 38 Näkymät Vuokselle ovat vaikuttavat



Kuva 39 *Imatra*, selvitysalue, tarkasteltavien tiejaksojen nykytilanne

Imatrantie on sisääntuloväylä ja sijaitsee hyvin väljässä kaupunkirakenteessa. Tien poikkileikkaus on leveä. Helsingintiellä alikulun takia muodostuneet tasoerot ja heikko viherilme ovat epäkohtia. Imatrankoskientien osalta kookas puusto luo kauniin ja yksinkertaisen kehityksen tielle, ja näin korostaa arvokasta historiallista ympäristöä.



Kuva 41 **Imatrantie - Helsingintie**

(Läntinen sisääntuloväylä Imatrankoskelle / säteittäinen sekaliikenneväylä)

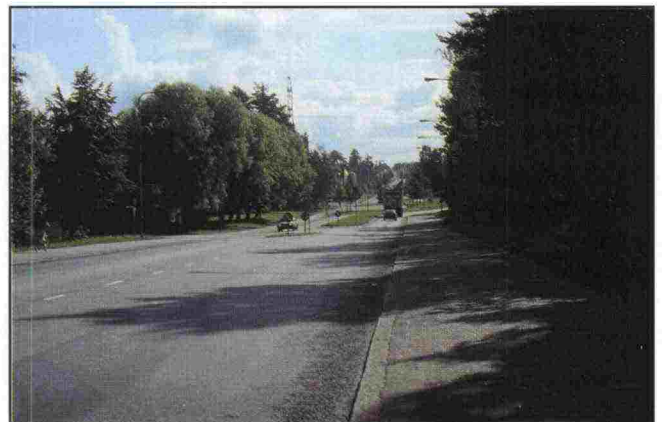
Tavoitteena on kehittää tietä kaupunkimaisema sisääntuloväylänä, joka huomioi erityisesti kevyen liikenteen käyttäjien tarpeet

Imatrankoskentie (Yhdystie / säteittäinen sekaliikenneväylä)

Tavoitteena on säilyttää tiejakson luonne ottaen huomioon historiallinen ympäristö



Kuva 42 Imatran tiemiljöössä on paljon kulttuurimaisemaa. Kuvassa sisääntulo lounaasta valtatiellä 6



Kuva 43 Imatrantie on poikkileikkaukseltaan hyvin leveä ja maantiemäinen

Pietarintiestä on laadittu ympäristö- ja taidepainotteinen tie- ja rakennussuunnitelma.

ELÄMYSJAKSO

- viehättävä rantaraitti
- ei toimenpiteitä (tien toiminnallinen luonne muuttuu)

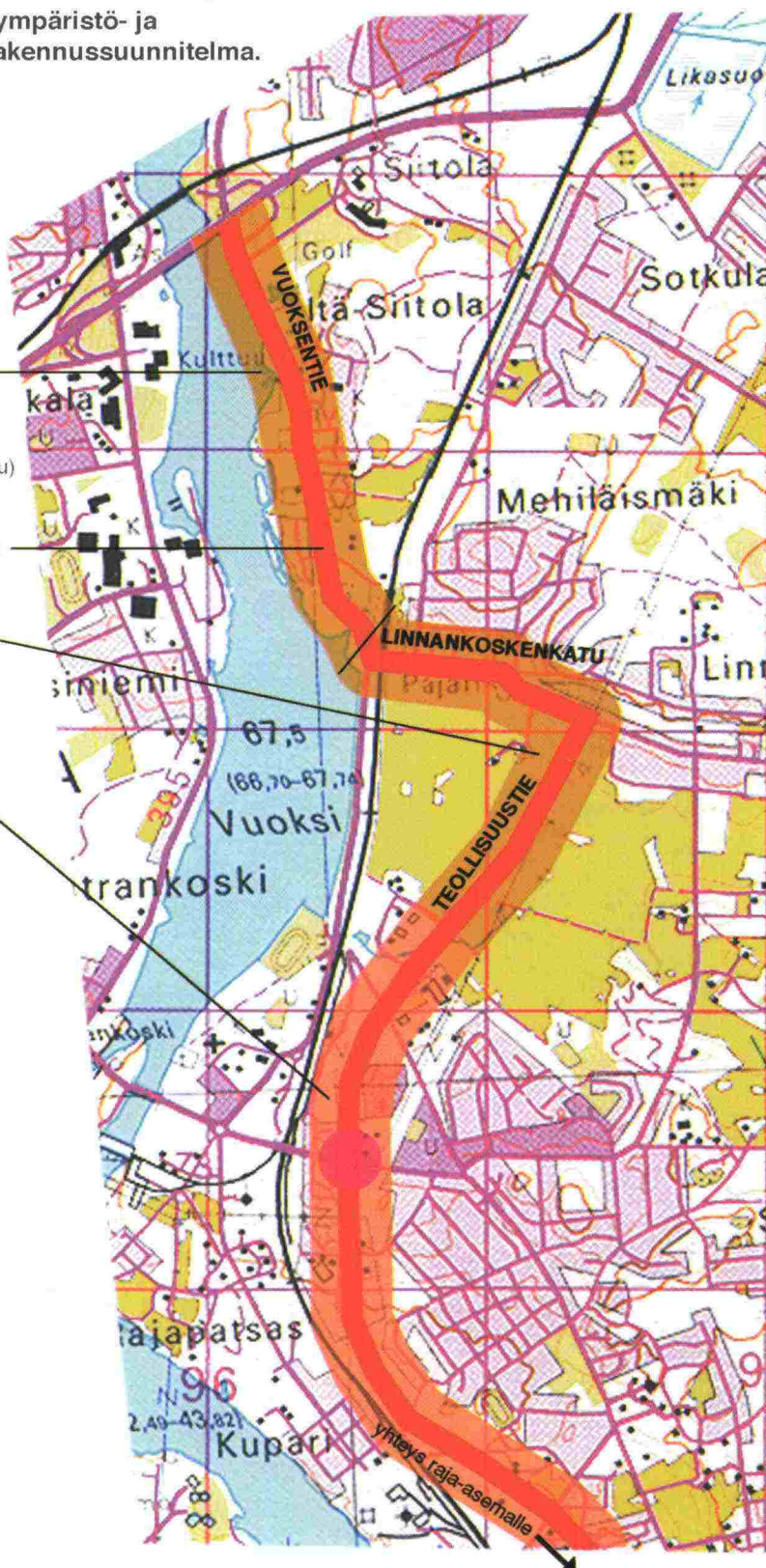
- Vuoksentie - Linnankoskenkatu on yllälevien kuljetusten reitti

KULTTUURIMAISEMAJAKSO

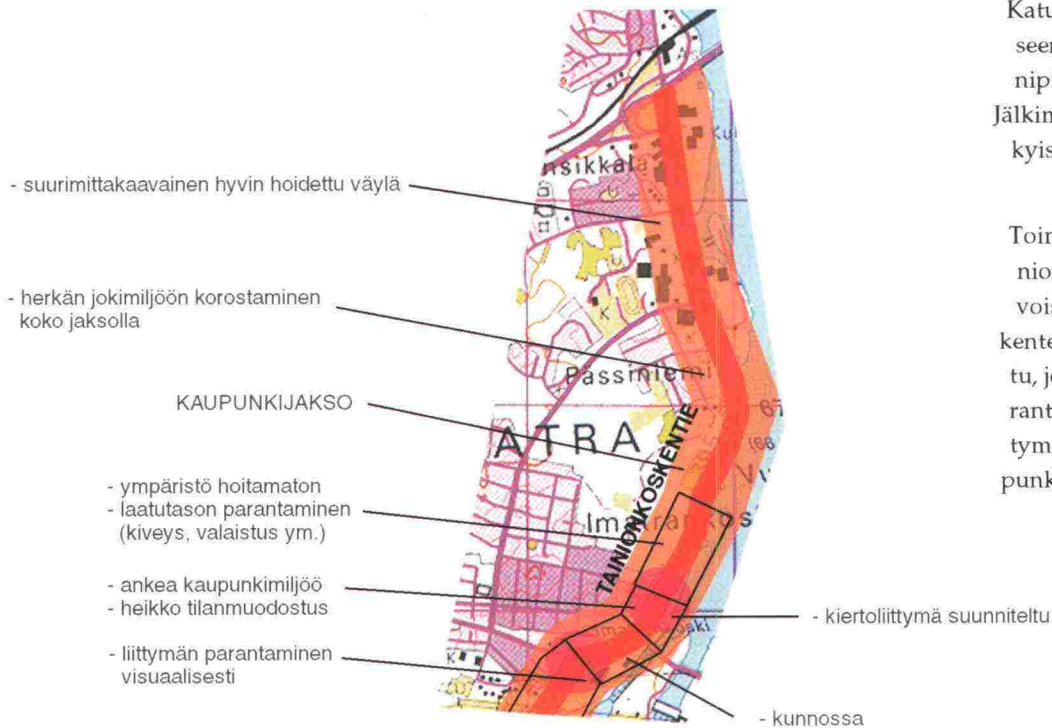
TAAJAMAJAKSO

Vuoksentie on kaunis rantaraitti, josta avautuu näkymiä sekä vesistöön että kulttuurimaisemaan. Tieympäristö tulisi pyrkiä säilyttämään nykyisellään.

Teollisuustien varrella asutus ja teollisuustoiminnot sekoittuvat. Tämä aiheuttaa pienipiirteisen ympäristön ja väljän teollisuusmiljöön vaihtelua ja täten häiritä selkeiden tiejaksojen muodostumiseen. Tielle on laadittu kehittämissuunnitelma (Pietarintie), joka on hyvin ympäristö- ja taidepainotteinen.



Kuva 44 **Vuoksentie - Teollisuustie - M 396**
(Valtakunnallinen yhteys Imatran raja-asemalle / säteittäinen sekaliikenneväylä)
Tavoitteena on kehittää tietä yhteytenä V 6 - Pelkolan raja-asema



Katuosuus jaksottuu varsinaiseen kaupunkijaksoon ja pienipiirteiseen taajamajaksoon. Jälkimmäisellä tiemiljöö on nykyisellään hyvää ja säilytettävän arvoista.

Toimenpiteitä voisi tehdä Tainionkoskentiellä, jolla tietilaa voisi tiivistää istutuksin ja rakenteilla. Tiejakso on yhdyskatu, josta voisi kehittää kauniin rantakadun. Heikinkadun liittymä vaatii parantamista kaupunkikuvaan sopivalla tavalla.

Kuva 45 Tainionkoskentie
(Eteläinen sisääntulotie / yhdystie)
Tavoitteena on Tainionkoskentien kehittäminen puistokatumaaisena rantabulevardina



Kuva 46 Tainionkoskentie on ilmeeltään väljä,
mutta korkeatasoinen ja hyvin hoidettu

2.5 Kotka

Kaupunkirakenne ja maankäyttö

Kotka on Suomen suurin vientisatama ja tärkeä teollisuuden keskittymä. Kaupungin sijainti on merellinen kauniin Kymijoen äärellä. Kaupunkirakenteen yleisilme on hieman hajanainen johtuen useista vahvoista alueista eri puolilla kaupunkia ja keskustan sijainnista saarella.

Kotkan pääkeskukseen, Kotkansaareen, keskittyy valtaosa palveluista ja työpaikoista. Myös Karhulan keskuksen palveluvarustus on korkea, mutta asukkaiden määrä sen välittömässä läheisyydessä suhteellisen vähäinen. Palvelukeskittymät ovat sen lisäksi valtatie 7 varrella Sutelassa ja Jumalniemessä. Suurimmat teollisuusalueet ovat kaupunkirakenteen sisällä Hietasen ja Sunilan sekä Syväsataman tuntumassa. Satamiin suuntautuva raskas liikenne on erittäin runsasta.

Suunnitelmien mukaan täydennysrakentaminen pyritään hoitamaan nykyisen kaupunkirakenteen sisällä, erityisesti keskustassa. Laajentumisalueet Mussalossa ja Otsolassa liittyvät nekin tiiviisti olemassa olevaan rakenteeseen. Koillisen palvelualueen "Amiraalin" "vastapainoksi" on "lounaiseksi portiksi" kaavailtu vastaavaa keskusta Kyminlinnan kohdalle.

Luonto, maisema ja kulttuurihistoria

Alueen maisemakuva on hyvin monimuotoinen ja merellinen. Hovinsaari ja Kotkansaari on mereen työntyvä pitkä niemimaa, jossa asutus pääosin sijaitsee. Kahdeksi joeksi jakautunut Kymijoki sekä lounais-kaakkosuuntaiset selänteet muodostavat maiseman perusrungon, johon kuuluu lisäksi lukuisia saaria.

Kyminlinnan ympäristö on valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö. Tarkasteltavien väylien varrella on useita yhtenäisiä pientaloalueita, jotka edustavat 1940-70-lukujen rakennuskulttuuria.

Kotkan rantametsissä elää monipuolista eläinlajistoa mm. valkoselkätikka. Nämä eivät sijaitse lähellä tarkasteltuja väyliä. V 7 ja m 170 vaikutuspiirissä oleva Salminlahden alue on valtakunnallisen lintuvesien suojeleohjelman kohde.

Merituulentien vaikutuspiirissä sijaitsee luonnon kannalta merkittävä Turanlahti.

Ekokäytävien tarve tulisi huomioida kaikessa suunnittelussa. Biotooppien palauttamista valtatie 7 itäpäässä pidetään kaupungissa tärkeänä.

Pääväylästä

Kotkan alueen merkittävimmät väylät ovat itä-länsisuuntainen valtatie 7 (E18) ja siltä keskustaan johtava Hyväntuulentie (V 15). Liikenteen solmupiste on Kyminlinnan eritasoliittymä, jonka kautta kulkevat kaikki alueen merkittävimmät pitkämatkaiset liikennevirrat. Valtatie 7 rinnakkaistieyhteytenä toimii maantie 170, joka nykytilanteessa on yhteytenä puutteellinen. Hurukselantie (Mt 357) toimii valtatie 15 ohella yhteytenä pohjoiseen. Merituulentie on yhteys Hyväntuulentieltä Mussalon Syväsatamaan.

Päätie- ja katujaksot toimivat maankäytön kannalta hierarkkisesti oikein. Ongelmia aiheuttaa kuitenkin valtatie 7 vieminen kaupunkirakenteeseen ja Karhulan keskustan läpi. Yhteystarveongelmia kaupunkirakenteen sisällä aiheuttaa Kotkan ja Karhulan keskustojen välinen etäisyys sekä vesistö. Ongelmien heijastusvaikutukset tarkasteltavina oleviin tiejaksoihin eivät kuitenkaan Karhulan keskustaa lukuunottamatta ole erityisen suuret.

Kotkan alueelle on vuonna 1993 laadittu tie- ja katuverkkosuunnitelma, jossa on pyritty soveltamaan yhteen maankäytön, ympäristön ja liikenteen kehittämistarpeet. Suunnitelmassa on tarkasteltu myös joukko- ja kevytliikennettä. Työssä laaditun toimenpideohjelman mukaan kiireellisimpiä tässä selvityksessä tarkasteltujen väylien parannuskohteita ovat Hyväntuulentie, Merituulentie ja eteläinen rinnakkaistie. Hyväntuulentielle on jo laadittu rakennussuunnitelma.

Kaupunkikuva ja katutila

Kotkansaarella on selvästi havaittavat historialliset kerrostumat aina linnoituskaupunkivaiheesta eri tyyllisuuntien kautta nykyaikaan. Keskusta on selkeästi rajautunut alue. Peruselementteinä ovat meri, satamat, teollisuus, ruutukaava ja kalliomaet. Kotkansaarta on

luonnehdittu tiiviiksi, merelliseksi, kaupunkimaiseksi ja omaleimaiseksi.

Kotkansaaren osayleiskaavassa tarpeelliseksi suojavyöhykealueiksi on määritelty Hyväntuulentien ramppien ja radan välinen alue. Vaarallisten aineiden varastointi ja kuljetus Kotkansaaren ratapihalla lopetetaan ja siellä olevat säiliöt on purettu, mikä mahdollistaa kaupunkikuvan kehittämisen. Edelleen kaupunkikuvaa parantaa Puistolän öljysataman poistuminen ja sen tilalle tuleva virkistys- ja ulkoilualue.

Lukuisien maisemaelementtien ja erilaisten tilojen takia kaupunkia on vaikea mieltää kokonaisuutena pääväyliltä käsin. Valtatien 7 sovitaminen kulttuurimaisema-alueille idässä sekä pitkien lähestymisteiden jaksottaminen olisi voitu tehdä nykytilaa paremmin.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

AJONEUVOLIIKENNE

Valtatien 7 liikennemäärät vaihtelevat tarkastelualueella välillä 8200-23300 ajon./vrk (KVL-95). Valtatiellä 15 liikennemäärä kaupunkialueella on 19900 ajon./vrk. Muuten tarkastelualueella yleisten teiden liikennemäärät ovat noin 1000-4000 ajon./vrk. Katuverkolla liikennemäärät vaihtelevat välillä 6600 - 18600 ajon./vrk.

Liikenteen ajoittaista ruuhkautumista tapahtuu paitsi keskustan katuverkolla myös Hyväntuulentielle erityisesti valo-ohjatuissa liittymissä, Kymminlän eritasoliittymässä sekä Sutelan tien ja idästä tulevan rampin liittymässä. Kotkansaaren ja Karhulan katuverkon vilkkaimissa liittymissä esiintyy myös ajoittain toimivuusongelmia.

Raskaan liikenteen osuus Kotkan alueella on huomattava, sillä alueen teollisuus- ja satama-alueiden kautta kulkee suuria määriä tavaraliikennettä vuosittain. Terminaalien ja teollisuuslaitoksien sijaitseminen eri puolilla Kotkaa lisää liikenneturvallisuus- ja ympäristöongelmia. Rekkaliikenne on Kotkansaarella voimakasta erityisesti Rautatienkadulla ja Satamakadulla. Kaupungin reuna-alueilla raskaan liikenteen osuus on 14 - 20 % valtateiden liikenteestä.

Erikoiskuljetusten reitit erityisesti itä-länsisuunnassa ja satamayhteydet on todettu epätydyttäväiksi. Alle 4,6 metrin alikulkukorkeuk-

sia ei tarkasteluverkolla kuitenkaan ole. Ylikorkeiden ja -raskaiden kuljetusten reittiä ei ole laisinkaan, vaikka satamien toiminta sitä edellyttäisi.

Suuntauspuutteita tarkastelualueen tiestöstä on valtatiellä 15 ja maantiellä 170 ja valaistuspuutteita valtatiellä 7 ja maantiellä 357.

Valtatiellä 7 on kaksi ja valtatiellä 15 kolme onnettomuusaltista liittymää. Kotkansaarella on useita vaarallisia katuliittymiä. Maanteillä 170 ja 357 on joitakin onnettomuusalttiita tieosia. Mussalontien liittymät ovat vaarallisia runsaan rekkaliikenteen takia.

Opastus Kotkan keskustaan on osoittautunut ongelmalliseksi, koska keskusta sijaitsee suhteellisen kaukana päätiestä, eikä näköyhteyttä ole. Myös satamien viitoituksessa on parannettavaa.

Paimenportin eritasoliittymän rakentaminen Hyväntuulentielle sekä Hyväntuulentien ja Merituulentien välisten ramppien rakentaminen poistaisi pahimmat onnettomuuskohteet sekä ohjaisi Syväsatamaan menevän rekkaliikenteen oikealle väylälle.

KEVYT LIIKENNE

Kotkassa tehdään noin 33000 polkupyörämatkaa ja 24000 jalankulkumatkaa vuorokaudessa. Kevytliikenteen väylästä yhdistää kaupungin suurimmat osa-alueet toisiinsa. Perusreitistö on kevyen liikenteen osalta kunnossa. Ongelmalliseksi kohteiksi on todettu osuudet Kymminlänsta Koivulantielle, Kaukolasta Jäppilään, Huruselantien varsi (Kotkan ja Kouvolan seudullisen kevyen liikenteen verkoston yhdystie) sekä keskusta, josta puuttuvat selkeät kevyen liikenteen pääreitit ja kävelyalueet. Lisäksi liittymä-alueiden epäselvät kevyen liikenteen järjestelyt ja reittien epäjohtamukaisuus aiheuttavat turvallisuusriskejä.

JOUKKOLIIKENNE

Kotkassa 8 % kaikista paikallisliikenteen matkoista tehdään nykyään linja-autolla. Joukkoliikenteen osuus on viime vuosina ollut laskussa, mikä on karsinut linjoja, kasvattanut kävelytöisyyksiä ja laskenut joukkoliikenteen yleistä palvelutasoa. Jatkossa tavoitteena on osuuden kasvattaminen 10 prosenttiin pyrkimällä tie- ja liikenneteknisillä toimenpiteillä saamaan jouk-

koliikenteelle mahdollisimman esteetön liikennöinti. Esimerkiksi Kotkan ja Haminan välisen joukkoliikenteen runkolinjan toimivuutta parantaisi eteläisen rinnakkaistien toteuttaminen. Kokonaisuudessaan joukkoliikenteen edistäminen edellyttäne myös lippujen hintatarkistuksia, vuorovälien lyhentämistä, liikennejärjestelmäsunnittelua yms.

Pitkämatkaisessa matkustajaliikenteessä juna-yhteys Kotkan ja Kouvolan välillä on linja-autoihin verrattuna erittäin kilpailukykyinen. Myös tavaraliikenteessä kuljetuksia pyritään siirtämään nykyistä enemmän raiteille.

Kotkassa on lentokenttä, mutta sitä käytetään pelkästään harrasteilmailuun.

LIIKENNEMELU JA PÄÄSTÖT

Meluongelmia esiintyy alueilla, joiden läpi kulkee paljon raskasta liikennettä, kuten esimerkiksi Hyväntuulentiellä. Lisäksi valtatie 7 varrella on lukuisia meluongelma-alueita (Sutelan eritasoliittymä, Kymminlinna-Karhula, Aittakorven kohta). Mussalontien meluongelmat johtuvat Syväsataman rekkaliikenteestä.

Useista ongelma-alueista on tehty alustavia suunnitelmia. Välit Kymminlinna - Karhula, Sutelan eritasoliittymä sekä Hyväntuulentieltä Hovinsaaren ja Korelan kohdat sisältyvät tiepiirin meluntorjuntaohjelmaan.

Liikenteen pakokaasupäästöjen osuus Kotkan alueen ilman kuormituksesta on pieni. Suurimmat alueen ilman kuormittajat ovat teollisuus ja alueen ulkopuolelta tulevat taustapäästöt. Useat kulkumuodot keskittyvät satamiin, jolloin näiden alueiden ympäristö kuormittuu voimakkaasti.

Johtopäätökset ja toimenpiteet

Kaupungin maankäyttö kehittyä nykyiseen tukeutuen. Liikenneverkon ja maankäytön yhteisiä ongelmia ovat valtatie 7 läpikulkuliikenne Karhulassa sekä valtatie läpivieminen kaupunkirakenteen keskeltä. Ruuhkatumista esiintyy joillakin liittymäosilla. Raskasta liikennettä on Kotkassa paljon satamien takia. Kevyen liikenteen perusrakennus on kunnossa. Ongelmia on kuitenkin liittymäalueilla ja reittien jatkuvuudessa. Joukkoliikenteen osuus on ollut laskussa. Tämän takia joukkoliikenteen käyttöä

pyritään tietoisesti edistämään tulevaisuudessa. Opastusta tulisi parantaa merkittävästi sekä ajoneuvoliikenteen että kevyen liikenteen osalta. Merituulentien rampit sekä paimenportin eritasoliittymä tulisi toteuttaa ennen v. 2000 asuntomessuja.

Kaupunkikuvallisesti tärkeitä elementtejä ovat meri, jokirannat ja merenlahdet, Kymminlinna sekä tiivis kaupunkikeskusta. Valtatie 7 ympäristössä on paljon miljöön kannalta ongelmallisia kohtia; mm. Karhulan kanjoni ja valtatie keskeneräinen ja kovailmeinen ympäristö. Kaupunki haluaa yksilöllistä väyläarkkitehtuuria keskustajaksoille.

KIIREELLISET TOIMENPIDETARPEET:

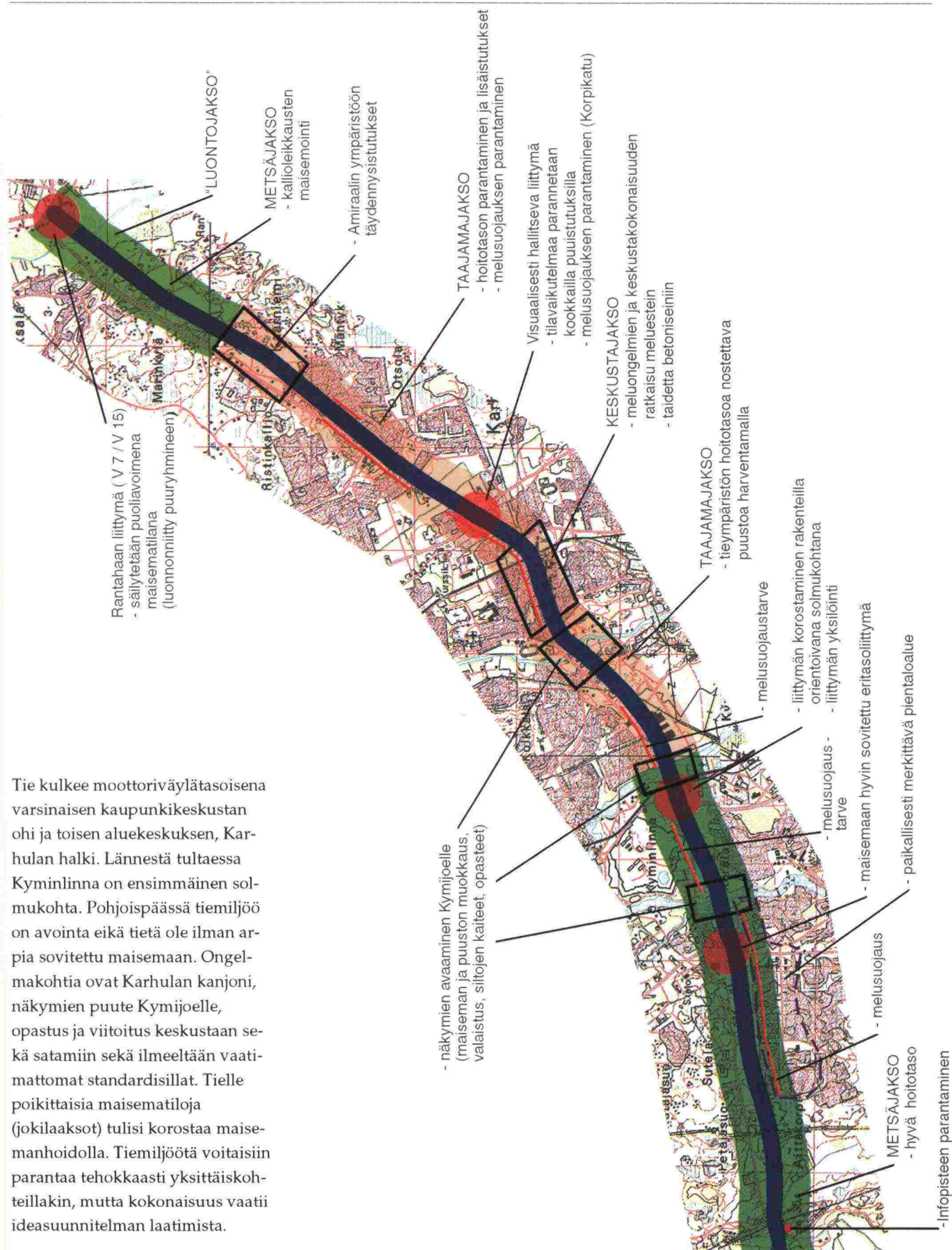
1. Hyväntuulentien (v 15) kehittäminen kaupunkimaiseksi sisääntulotieksi, väyläarkkitehtuuri sisältäen Paimenportin eritasoliittymän ja Hyväntuulentien sekä Merituulentien rampit (t,k)
2. Melusuojaustarpeet (v 7, v 15 ja Merituulentie (t,k)
3. Viitoituksen ja opastuksen parantaminen (satamat erityisesti sekä Kotkan keskusta) (t,k)
4. Prisman alueen asemakaavoitus ja kaupunkikuvallinen kehittäminen sekä liikenneturvallisuuden parantaminen (k, t)
5. Kevyen liikenteen väylän rakentaminen Hurukselantielle (m 357), ajonopeuksien tarkistaminen (t)
6. Yliraskaiden kuljetusten yhteys E 18:lta Sutelanantielle (t)

MUITA:

1. Tiemiljöön ideasuunnitelman laatiminen Kotkan pääteille (t,k, yr)
2. Maisemanhoito m 357 ja m 170 (t, k)
3. E 18 eteläinen rinnakkaistieyhteys (k)



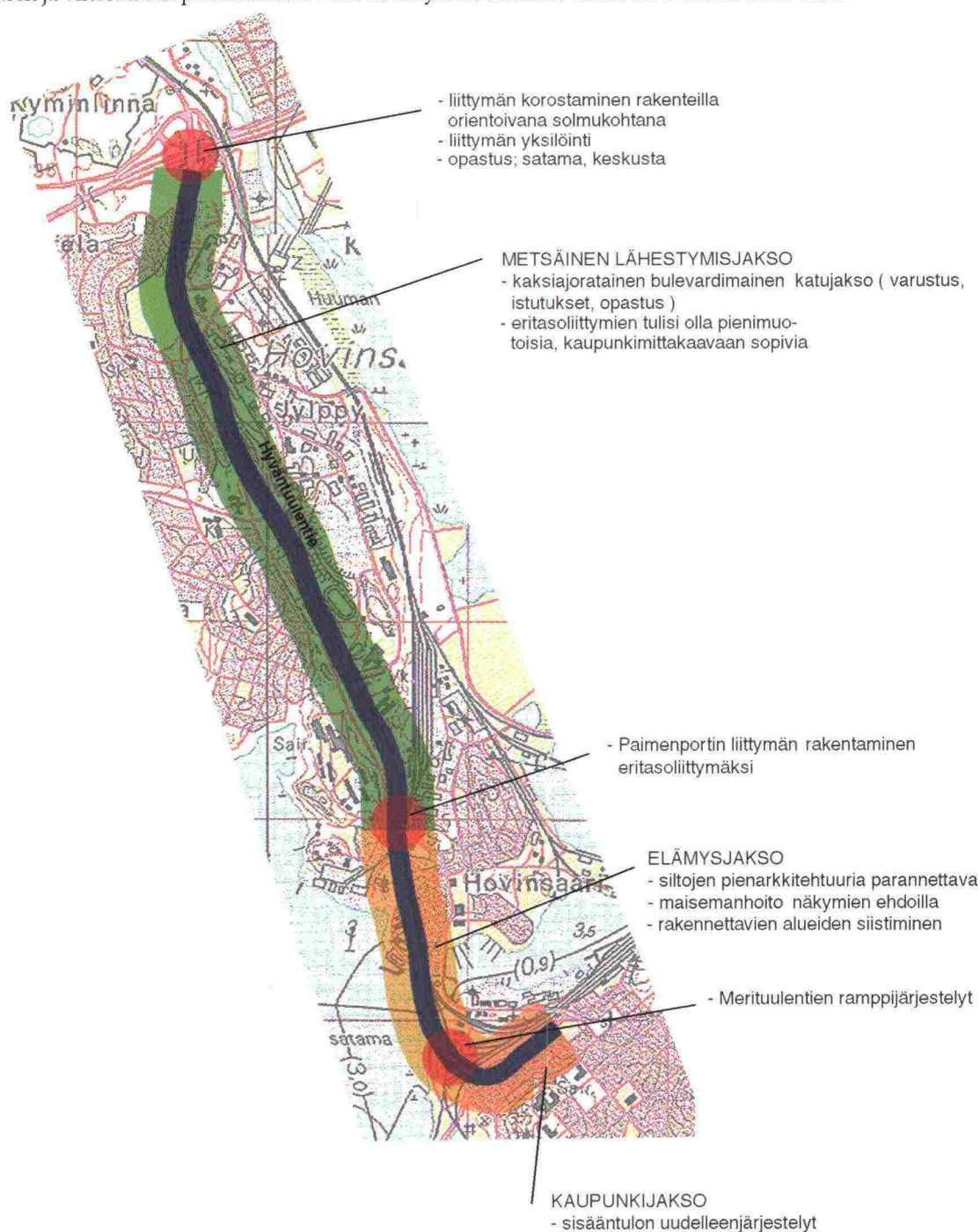
Kuva 47 Kotka, selvitysalue, tarkasteltavien tiejaksojen nykytilanne



Tie kulkee moottoriväylätasoisena varsinaisen kaupunkikeskustan ohi ja toisen aluekeskuksen, Karhulan halki. Länneestä tultaessa Kyminlinna on ensimmäinen solmukohta. Pohjoispäässä tiemiljö on avointa eikä tietä ole ilman arpia sovitettu maisemaan. Ongelmakohtia ovat Karhulan kanjoni, näkymien puute Kymijoelle, opastus ja viitoitus keskusta sekä satamiin sekä ilmeeltään vaatimattomat standardisillat. Tielle poikittaisia maisematiloja (jokilaaksot) tulisi korostaa maisemanhoidolla. Tiemiljöötä voitaisiin parantaa tehokkaasti yksittäiskohteillakin, mutta kokonaisuus vaatii ideasuunnitelman laatimista.

Kuva 48 **Helsinki - Vaalimaa V 7 (E18)** (Ohitusväylä / tangenttinväylä)
Tavoitteena on kehittää moottoriväylää E 18:n osana:n Turku - Helsinki - Pietari

Tiesuus on pääosin metsäinen sisääntulojako Kotkansaarelle. Tieympäristö muuttuu vesistön kohdalla vaikuttavaksi elämysjaksoksi. Sillan korkeusaseman takia näkymät kaupunkiin ja vesistöön jäävät vaatimattomiksi. Siltamiljöötä ehostamalla ja maankäytöllisin keinoin elämysjaksoa voitaisiin parantaa. Päätaavoitteena on kehittää tieympäristöä kaupunkiväyläksi nykyisen maantiemäisyyden sijaan. Kymminlinnan liittymä kaipaa yksilöimistä ja uutta opastusta (vastaava infopiste kuin Amiraali idässä valtatiellä 7). Sisääntulo keskustaan on epämääräinen nykyisellään ja teollisuusalue vastaanottaa kulkijan ikävästi. Opastuksen ja viitoituksen parantamistarvetta on erityisesti kansainvälisen satamaliikenteen takia.

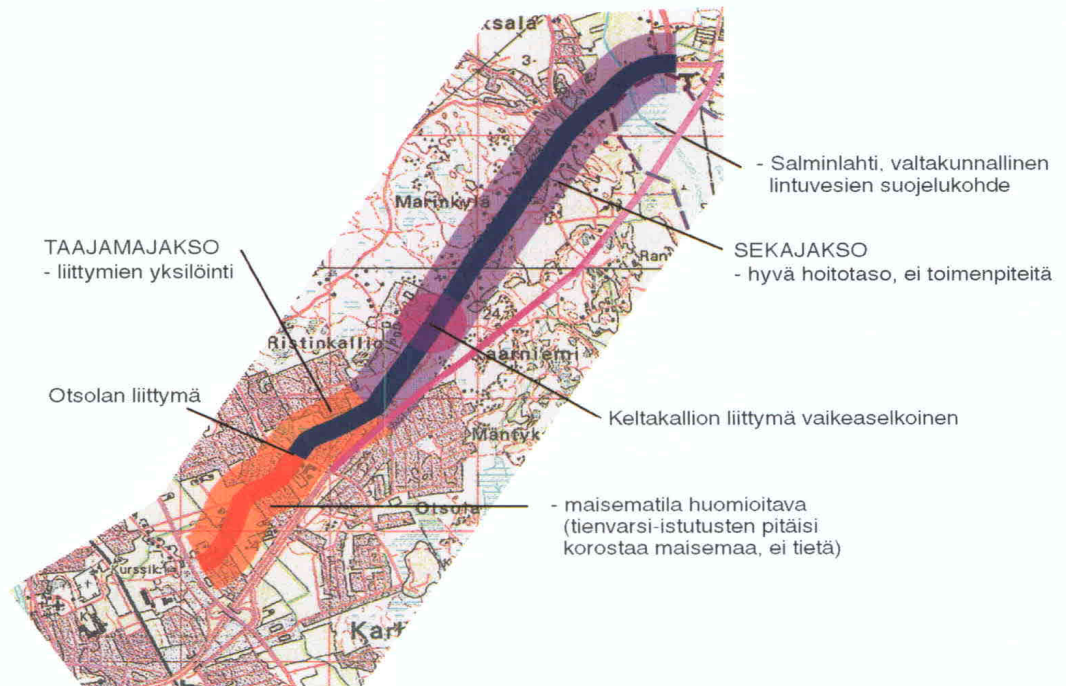


Kuva 49 **Hyväntuulentie V 15** (Kaupungin pääsisääntulotie)
Tavoitteena on edustava kaupunkimainen sisääntulo Kotkan keskustaan



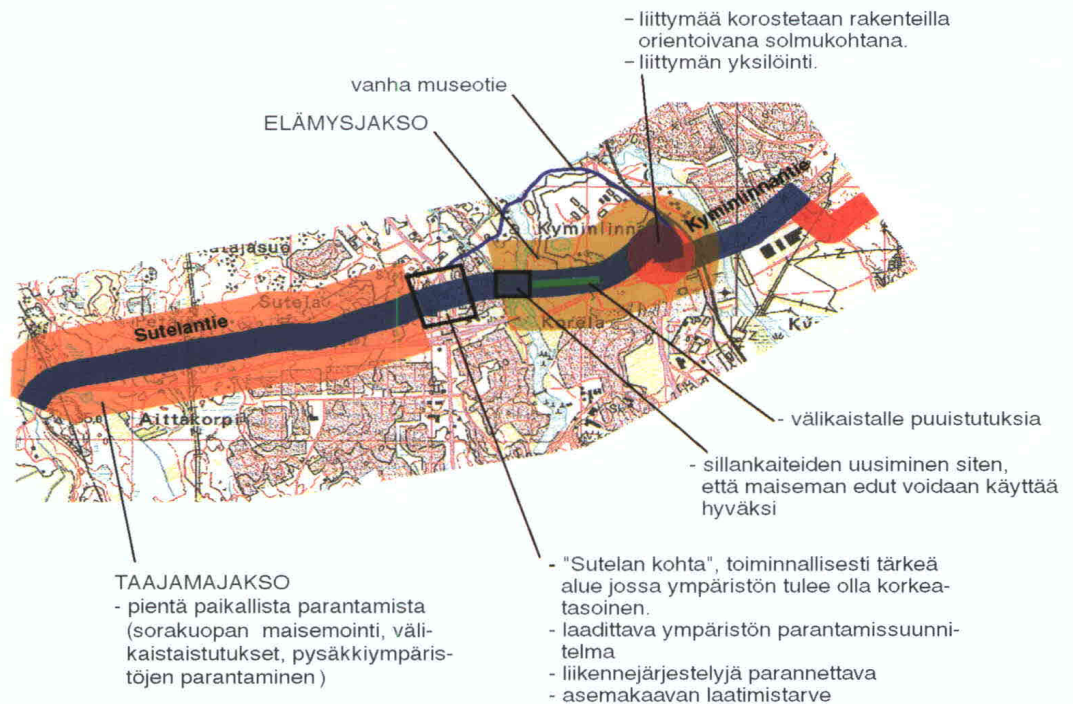
Kuva 50 **Hurukselantie M 357** (Sisääntulotie / Sekaliikenneväylä)
Tavoitteena on kehittää tietä pienipiirteisenä kulttuurimaisematienä

Tie on entinen valtatie 7 ja toimii nykyään sen rinnakkaistienä, joka on kuitenkin heikosti opastettu. Ristinkallion tien miljöön parantaminen tulisi toteuttaa samanaikaisesti uuden Otsolan rinnakkaisyyhteyden kanssa. Liittymiä tulisi yksilöidä tien jaksottamiseksi ja orientoitavuuden parantamiseksi. Tiemiljöö itsessään on pienipiirteinen ja vaihteleva. Taajamaosuudella poikittaisia maisematiloja tulisi korostaa eikä sulkea niitä puuistutuksin.



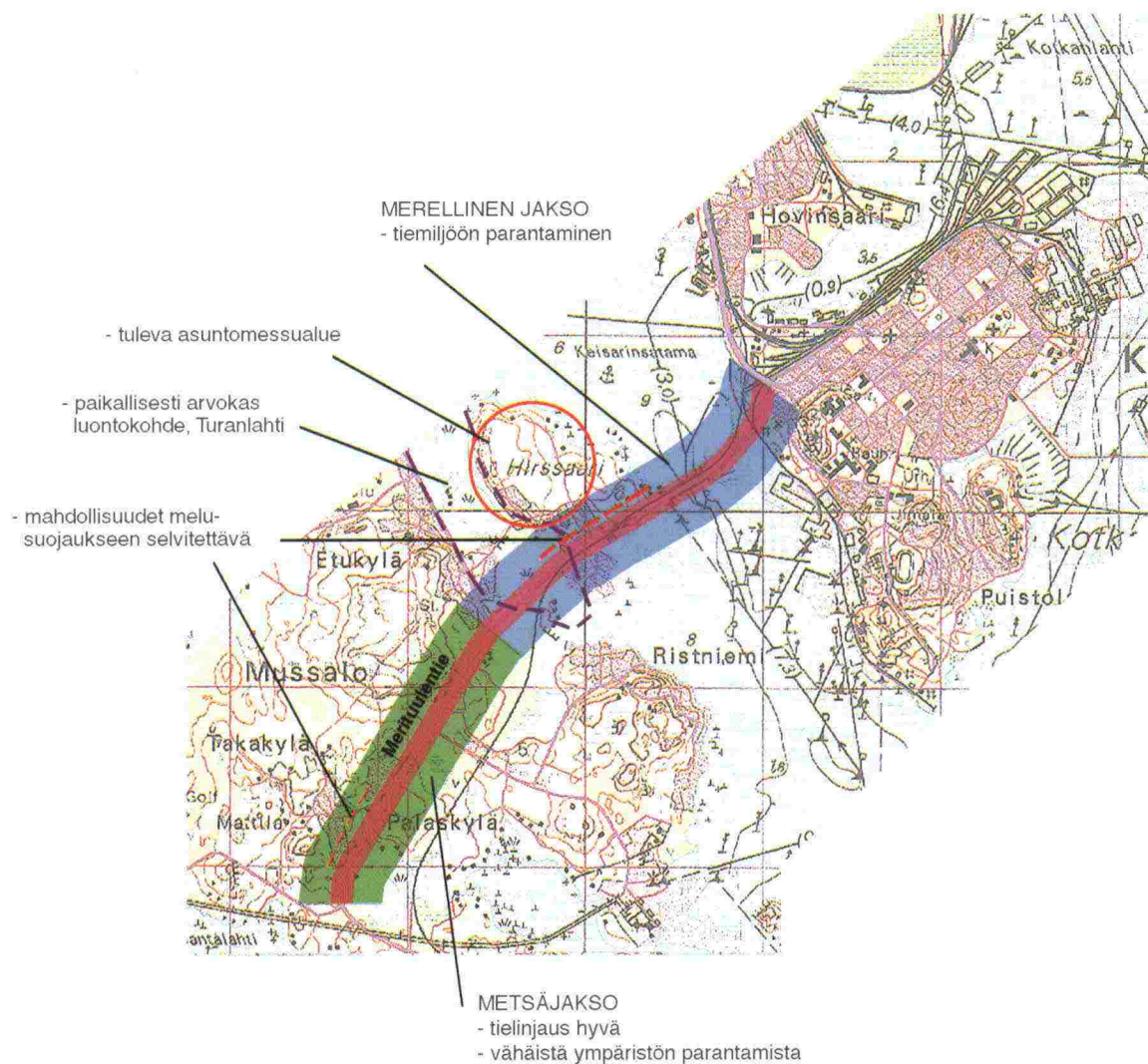
Kuva 51 **Ristinkalliontie M 170** (Rinnakkaistie / sekaliikenneväylä)
Tavoitteena on kehittää tietä rinnakkaistienä välillä Kouvolantie - Keltakalliontie.
Välillä Keltakalliontie - Hurukselantie tietä kehitetään taajamatienä

Kyminlinnantien osuudella tiemiljöö on puustoista ja eriluonteiset jaksot heikosti hahmottuvia. Prisman alue on ongelmallinen liikenneturvallisuuden ja kaupunkikuvan kannalta. Alueella on asemakaavan laatimistarve. Kymijoen herkkä miljöö vesinäkymineen elävöittää tiejaksoa. Yleisesti ottaen tiemiljöötä voidaan parantaa pienillä maisemanhoidollisilla toimenpiteillä koko jaksolla.



Kuva 52 **Kyminlinnantie M 170** (Rinnakkaistie)
Tavoitteena on kehittää tietä osana valtatie sujuvaa rinnakkaisyyhteyttä

Tieosuus on yhdystie Kotkan keskustasta satamaan. Pääongelmana on melu. Hirsaareen nousee asuntomessualue v. 2001. Kasvavan asutuksen ja satamaliikenteen yhteensovittaminen edellyttää yhteisiä keinoja ja tavoitteita. Vesinäköymät ovat tärkeitä.



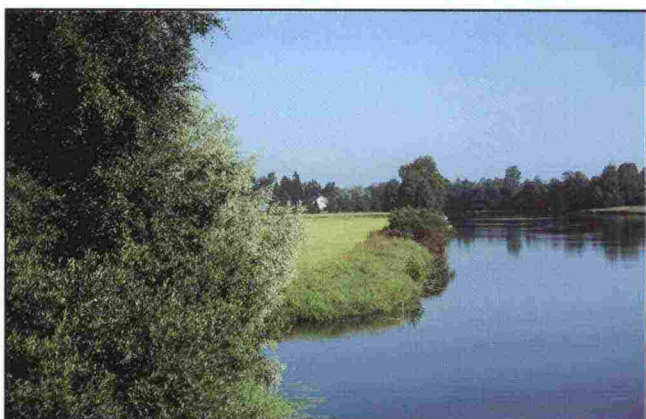
Kuva 53 **Merituulentie** (Terminaalitie / säteittäinen sekaliikenneväylä)
 Tavoitteena on kehittää tietä satamatoimintoja ja laajenevia asuntoalueita palvelevana miljööltään "merellisenä" yhdystienä



Kuva 54 Ilmakuva Kyminlinnan kohdalta



Kuva 57
Karhulan kanjoni on tiemiljöö-
n kannalta ongelma. Kanjonin kat-
tamiseksi on myös esitetty
suunnitelmia



Kuva 55 Näkymien avaaminen tieltä Kymijoelle
on kaupunkialueella tärkeää



Kuva 58
Valtatien 7 itäpää on tiemiljöö-
tään avaraa ja kovailmeistä



Kuva 56 Kyminlinnantien poikkileikkaus on mel-
ko leveä

2.6 Kouvola

Kaupunkirakenne ja maankäyttö

Kouvolan kehitys alkoi v. 1875 Riihimäki-Pietari-ratayhteyden perustamisesta. Vuonna 1889 Kouvolasta tuli risteysasema. Kouvola on Kymen läänin hallinnollinen keskus ja yli 100 000 asukkaan palvelukeskus. Kaupunki on rakentunut liikenteelliseen solmukohtaan nykyisen rautatieaseman tuntumaan.

Kaupunkirakenne on tiivis ja kehittynyt "vuosi-
renkaina", etäisyydet ovat lyhyet. Tärkeimmät palvelut ja kohteet ovat "polkupyöräetäisyydellä". Ongelmana voidaan pitää Kouvola-Kuusankoski kaksoiskeskustaa (etäisyys 7 km) sekä market-keskittymää valtatie 6 liittymässä kaupungin rajalla. Kaupungin tavoitteiden mukaan rakentaminen pyritään tulevaisuudessa ohjaamaan tietoisesti nykyisen kaupunkirakenteen sisälle tiivistämällä.

Luonto, maisema ja kulttuurihistoria

Alue kuuluu pääosin 1. Salpausselän reuna-
muodostumaan, jolle ominaisia piirteitä ovat vaihteleva maasto, mutta suhteellisen pienet korkeuserot sekä kallioiset reuna-alueet. Perinteinen asutus on kehittynyt maisemarakennetta mukaellen edullisille routimattomille etelärin-
teille. Salpausselät ovat myös aina olleet tärkeitä liikenteellisiä kulkureittejä.

Kaupunkialue sivuaa Kymijoen valtakunnallisesti arvokasta maisema-alueita. Maisemallisesti merkittävimmät alueet jäävät syrjään pääteistä. Alueella on useita paikallisesti arvokkaita kulttuuri- ja rakennussuojelun kannalta tärkeitä kohteita ja alueita kuten Kaunisnurmi sekä Kasarmialue.

Merkittäviä väylästäön varren luontoarvoja ovat Savonsuon tervaleppäkorpi (v 6), paikallisesti arvokas Pentsojan puronvarsilehto (m 367) sekä Niinimäen lehto (v 15).

Osayleiskaavan perusselvityksissä (maisemasuunnittelu) on esitetty maisemanhoidollisiksi kohteiksi Kymenlaaksontietä ja valtatiä 6.

Pääväylästä

Kouvolan kaupungin alueelle sijoittuvat valtatie 6, 12 ja 15, jotka ovat valtakunnan pääväyliä. Valtatie 6 sisältyy TERN-verkkoon. Vaikka valtatie sijoittuvat kaupungin reunalle, välittävät ne läpikulkuliikenteen lisäksi merkittävästi myös paikallista liikennettä. Sisääntuloteinä kaupungin keskusta toimivat Koriantie-Hämeentie (m 364), Kuusankoskentie, Mikkelintie (m 270) -Ahlmannintie-Kauppalankatu, Karjalankatu ja Myllykoskentie/Kymenlaaksontie. Suunnitelmissa on valtatie 6 parantaminen moottoritieksi/kaupunkimoottoritieksi.

Tarkasteltavat päätie- ja katujaksot toimivat maankäytön kannalta hierarkkisesti oikein lukuunottamatta keskeisintä liikenteen syöttöä ydinkeskustaan. Suunnitelmissa uusi pääsisääntulo on esitetty toteutettavaksi uuden Tantarin liittymän ja siihen liittyvän keskustan 2-suuntaisen kehäväylän avulla. Tämä ja kaupungin suunnitelmat uusiksi liikenne- ja katu-
järjestelyiksi toteutuessaan poistaisivat monia nykyisiä ongelmia.

Kaupunkikuva ja tiemiljö

Keskustan rakennuskanta on nuorta ja mitta-
kaavaltaan vaihtelevaa. Varsinaista keskustaa on vaikea erottaa muusta rakenteesta. Yhtenäistä rajattua katutilaa on Kauppalankadun ja Valtakadun varsilla. Ydinkeskustaa ympäröi puistomainen julkisten rakennusten vyöhyke. Kaupunki hahmottuu huonosti pääväyliltä käsin. Sisääntuloväylien samanlaisuus vaikeuttaa vierailijan orientoitumista.

Keskusta-alueella liikenneväylien määrä ja leveys sekä pysäköintialueiden laajuus ovat kaupunkikuvallisesti hallitsevia tekijöitä. Epäkohdiksi on koettu porttien ja selkeiden reunojen puuttuminen, epäselvät kaupunkitilat, rikkonaiset katunäkymät ja takapihamaiset katualueet. Keskustan kehittämiseksi on laadittu suunnitelma, jossa näitä epäkohtia tietoisesti poistetaan.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

AJONEUVOLIIKENNE

Valtatie 6 liikennemäärät vaihtelevat tarkastelualueella välillä 4800 - 9600 ajon./vrk (KVL-95). Valtatiellä 15 liikennemäärät ovat 3800 -

8900 ajon./vrk ja muulla yleisten teiden verkolla 3000-7400 ajon./vrk. Katuverkolla liikennemäärät vaihtelevat välillä 5400-29000 ajon./vrk. Raskas liikenne suuntautuu pääosin Kuusankosken suuntaan. Nykyisin raskas liikenne käyttää keskustan katuja, mutta tavoitteena on ohjata se Ahlmanintielle ja valtatielle 15.

Valtatiellä 6 esiintyy ajoittain jononmuodostusta Puhjon eritasoliittymässä. Keskusta-alueella ruuhkautuvat vilkkaimmat katuosuudet. Keskusta-alueen liikenneongelmien uskotaan ratkeavan keskustasuunnitelman toteuttamisella.

Tarkastelualueella on runsaasti alle 4,6 metrin alikulkukorkeuksia. Suuntaus- ja valaistuspuutteita ei ole.

Liikenneturvallisuuden kannalta huonoja liittymiä tarkastelualueella esiintyy runsaasti varsinkin keskusta-alueella. Selvästi normaalia vaarallisempi tieosa on valtatiellä 15 väli Valkealan/Anjalankosken raja - Kt:n 46 liittymä, vaikka se ei puutekriteerejä täytäkään. Katuverkolla Kauppalankatu on erityisen vaarallinen.

KEVYT LIIKENNE

Kouvolan kevyen liikenteen verkko on melko kattava ja yhtenäinen. Kaupungin keskustan läpäisee pohjois-eteläsuunnassa ja itä-länsisuunnassa yleisten teiden katuosuudella sijaitsevat kevyen liikenteen väylät. Tarvetta verkon täydennykseen kuitenkin on ainakin valtatie 15 varrella Tehontieltä Valkealan rajalle.

Kevyen liikenteen kannalta vilkkaiden katujen ja teiden ylitykset tasossa ovat ongelmallisia. Lisäksi kevyen liikenteen opastus kaippaa selkeyttämistä. Myös seudullisen kevyen liikenteen opastussuunnitelman laatiminen koetaan tarpeellisenä. Keskustan liikenneongelmat tulevat ratkeamaan myös kevyen liikenteen osalta mahdollisen keskustasuunnitelman toteuttamisella. Myös valtatie 6 parantamisen yhteydessä kevyen liikenteen olosuhteet paranevat.

Kevyen liikenteen erityisryhmien huomioimiseksi Kouvolassa on tehty liikuntaesteiden kartoituksia ja toimenpiteitä ongelmien poistamiseksi ollaan toteuttamassa. Lähes puolet liikennevaloista on jo nyt varustettu äänimerkein ja loput varustetaan vuoteen 2000 mennessä.

JOUKKOLIIKENNE

Kouvolassa linja-autoliikenteeseen perustuvaa joukkoliikennettä käyttää suhteellisen suuri asukasmäärä. Matkustajamäärää on nostanut erityisesti seutulippu. Tiheimmin liikennöity linja on Kouvolan ja Kuusankosken välillä. Myös Anjalankosken suunta on tärkeä. Keskustassa joukkoliikenne keskittyy rautatieaseman tuntumaan, jonne on kaavailtu myös uutta matkakeskusta.

Raideliikenteessä Kouvola on Suomen merkittävimpiä tavara- ja matkustajaliikenteen asemia, tavaraliikenteen osalta maamme suurin. Yhteydet Helsingin (henkilöjuna tunnissa), Joensuun, Mikkelin, Länsi-Suomen ja Venäjän suuntaan ovat erittäin hyvät.

Kouvolan kaupungin alueella ei ole lentokenttää. Lähin lentoasema on Utissa, missä on jonkin verran satunnaista lentotaksiliikennettä. Muuten kenttä on sotilaskäytössä.

LIIKENNEMELU JA PÄÄSTÖT

Melun kannalta ongelma-alueita on Kouvolassa runsaasti sekä tie- että katuverkolla ja alueelta on tehty lukuisia erillisselvityksiä; mm. meluntorjunnan yleissuunnitelma koko kaupungin pääkatu-, tie ja raideliikenteen osalta. Valtatie 6 kohdalla on jo tehty joitakin meluntorjuntatoimenpiteitä ja useita on suunnitteilla. Muiden väylien osalta ongelma-alueet on tutkittu ja meluntorjuntatoimenpiteitä toteutetaan.

Kouvolassa suurin päästöjen aiheuttaja on liikenne, sillä siellä ei ole merkittävästi raskasta teollisuutta. Kuusankoskelta tulee kuitenkin jonkin verran teollisuuden ilmansaasteita.

Johtopäätökset ja toimenpiteet

Kouvola on laajan kaupunkialueen keskus, joka sijoittuu tärkeään liikenteelliseen solmukohtaan. Vilkasliikenteisten pääväylien melu-, päästö- ja liikenneturvallisuushaitat ovat ongelmia. Keskustarakenne tulee tiivistymään. Kevyen liikenteen opastuksessa on puutteita. Myös kevyen liikenteen ylityskohdat tasossa ovat ongelmallisia. Joukkoliikenteen palvelutaso on kohtuullinen. Kaupunkiseudulle tulisi laatia kaupunkiseudun liikennepolitiikka. Maankäyttö- ja liikenneselvitys seutukunnalle on tekeillä.

Valtatie 6 on melun kannalta ongelmallisin tiejakso. Melualueita on monilla muillakin päätiellä. Liikenne aiheuttaa kaupunkialueella eniten päästöjä.

Kouvolan kaupunkirakennetta on vaikea hahmottaa ja kaupungista puuttuvat maamerkit. Keskustaväylistä pääosa on leveitä ja sujuvia. Sisääntulojaksot ovat maaseutumaisia ja niiden viherhoidon tasossa on parantamista. Kaupunkia on vaikea havaita sisääntulo- ja ohitusteiltä. Ongelmana on pääväylien samankaltainen ilme ja leveiden väylien sovittaminen ympäröivään maankäyttöön. Laajat liittymät ja väylien yksilöimättömyys aiheuttaa myös orientoitumisongelmia.

KIIREELLISET TOIMENPIDETARPEET:

1. Keskustasuunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden (kävelykadun) toteuttaminen (k)
2. Kaupunkiseudullisen liikennejärjestelmän suunnittelu (k, t)
3. Melunsuojausten jatkaminen (v 6, Kymenlaaksontie, m 367) (t)
4. Kevyen liikenteen väylien jatkaminen (v 15) (k)

MUITA:

- Viheralueiden hoitotason nostaminen (m 367, v 15) (t, k)
- Uuden sisääntuloyhteyden toteuttaminen valtatieltä 6 ja siihen liittyvät liittymäjärjestelyt (Tanttari) (t)



Kuva 60 Koriantietä (m 364) on parannettu hiljattain. Miljööongelmat johtuvat tien sijainnista rautatien ja teollisuusalueen välissä



Kuva 61 Kymenlaaksontie on leveä ja väylämäinen. Kevyen liikenteen alikulut aiheuttavat taseroja ja visuaalista häiriötä



Kuva 59 Valtatie 15 sijoittuu pääosin metsäjaksoille



Kuva 62 Kuusankoskentie-Karjalankatu on pääosin kaupunkimainen katu, joka rajautuu rakennuksiin

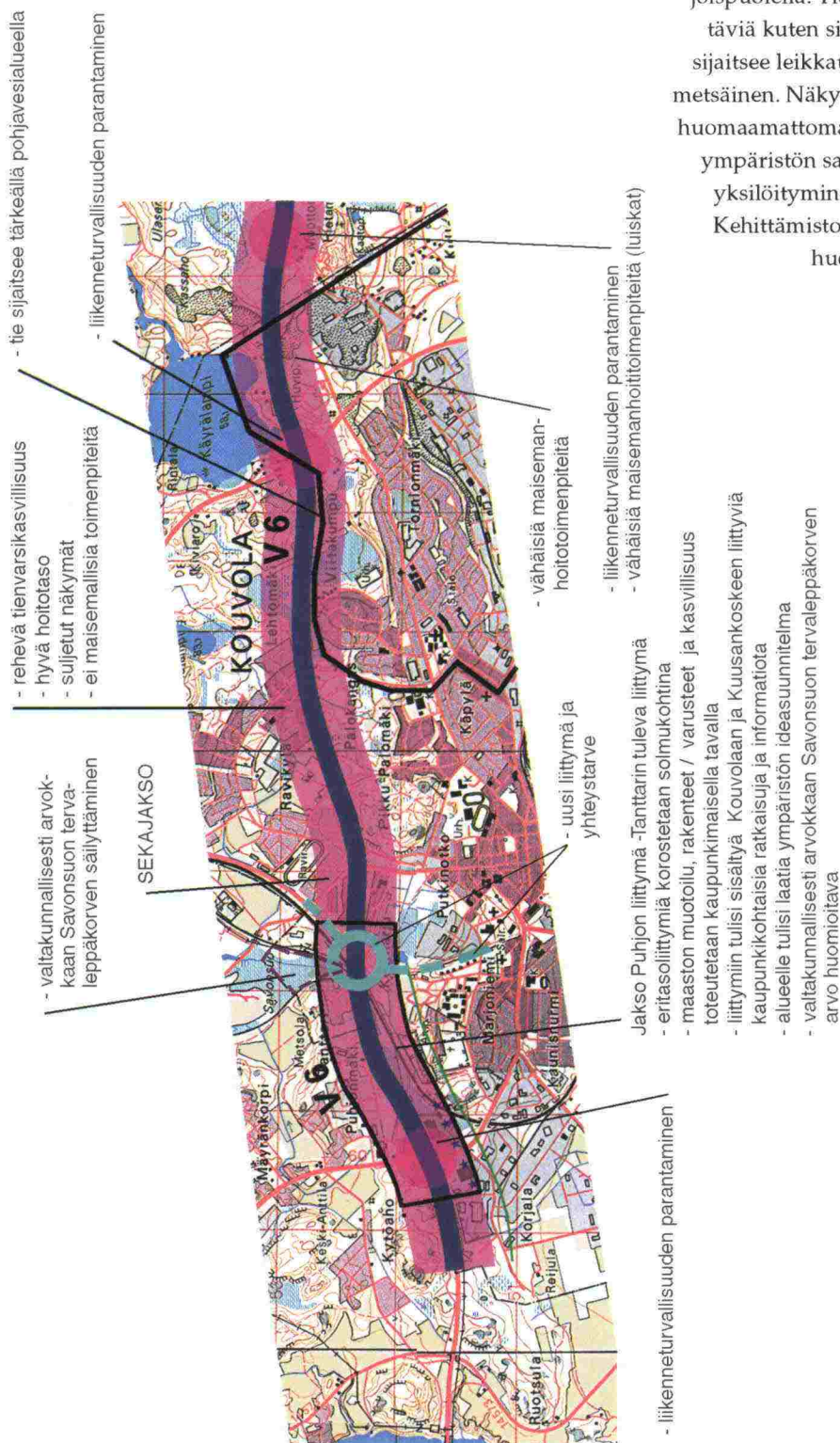


Kuva 63 Kouvola, selvitysalue, tarkastelujen tiejaksojen nykytilanne

- Yleiset tiet
- Kadut
- V 7**
10700 Tienumero
Liikennemäärä
- Rautatieasema
- Lentokenttä
- Linja-autoasema
- Satama

- Tärkeä pohjavesialue
- Muu pohjavesialue
- Merkittävä teollisuuden laajentumisalue
- Merkittävä palvelujen ja/tai tuotannon sijoittumisalue
- Merkittävä asumisen laajentumisalue

- PUUTTEET
- Ruuhkautuva tieosa
 - Raskaan liikenteen erityisesti kuormittama tiejakso
 - Onnettomuusaltis tiejakso
 - Liian matala alikulku
 - Onnettomuusaltis liittymä
 - Meluntorjunta tarpeellinen

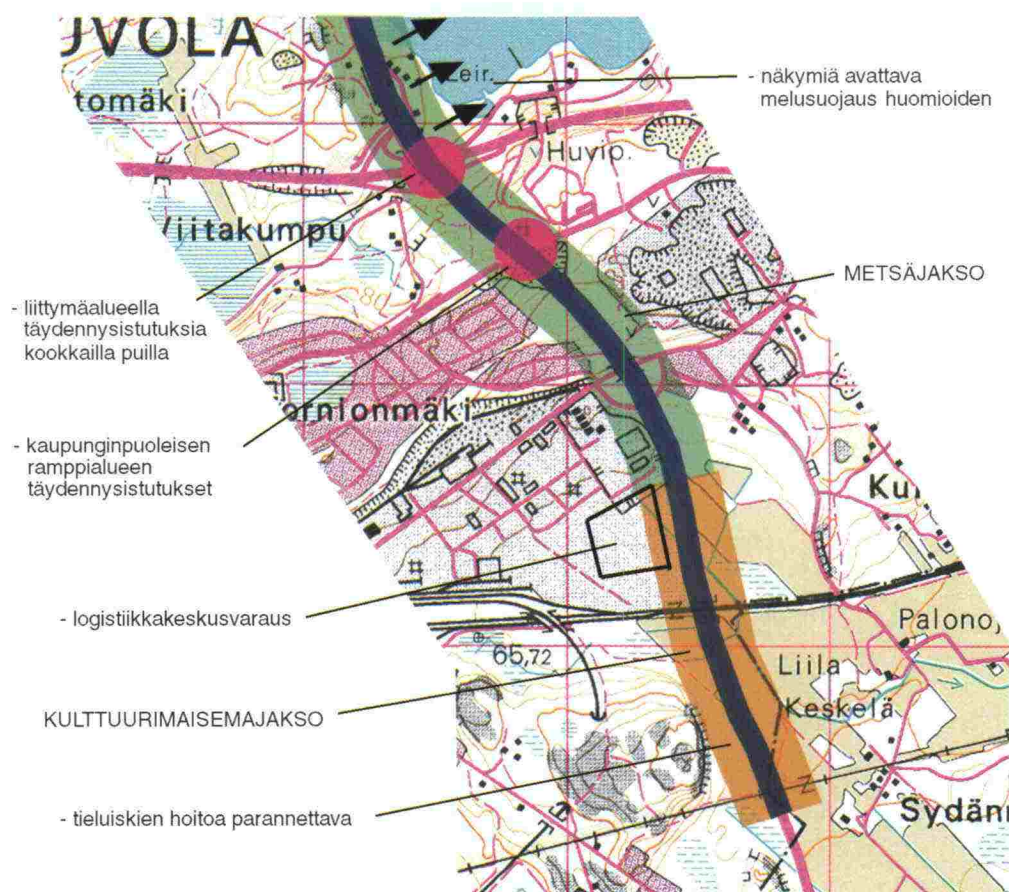


Valtatie toimii kaupungin ohikulkutienä sen pohjoispuolella. Tiellä on muitakin toiminnallisia tehtäviä kuten sisään-tulo- ja kaupunkiväylä. Väylä sijaitsee leikkauksessa ja on ympäristöltään hyvin metsäinen. Näkymät ovat suljetut ja eritasoliittymät huomaamattomat. Ongelmana on orientoituminen, ympäristön samankaltaisuus ja liittymien heikko yksilöityminen. Tienvarret ovat hyvin hoidetut. Kehittämistoimenpiteitä mietittäessä tulee ottaa huomioon koko seutukunnan tarpeet.

Kuva 64 Helsinki - Joensuu - Kajaani V6 (Ohitustie /tangenttieväylä)

Tavoitteena on kehittää moottoriväylää korkealauisena kaupunkimoottoritienä joka palvelee sekä läpikulku- että kaupunkiin tulevaa syöttöliikennettä

Tien eteläpää sijoittuu asumattomaan maisemaan ja pohjoisosa on varsin metsäistä. Tieluiskien niittoa voisi tehostaa pohjoispäässä. Muuten valtatie ympäristö on melko tasapainoista ja tie sovitettu hyvin maismarakenteeseen lukuunottamatta Karjalankadun laajaa liittymää, jossa tieluiski on jouduttu asettamaan maatuet sorarinteiden takia. Ramppien puuston kasvaessa maisemakuva paranee, mutta luiskien osalta tilanne jää ennalleen maiseman haavaksi. Kasvillisuutta on jo lisätty ramppeihin; niiden kasvuunlähtöä tulee seurata. Käyrälampea tulisi avata tielle rannan ja tien välistä puustoa harventamalla, mikäli asukkaat sen sallivat (melu, viihtyisyys).



Kuva 65 **Kotka - Mikkeli V 15** (Ohitusväylä / tangenttiväylä)
Tavoitteena on kehittää tietä korkealuokkaisena valtatieksi

Tie on linjattu rautatien viereen teollisuusalueen kupeeseen. Tien linjaus on suora ja siksi yksitoikkoinen. Tien ja kevyen liikenteen välikaistalla on koivu- ja mäntyistutuksia ja nuoria yksittäisiä pensaita. Tien ja radan välialue on epämääräinen ja siinä kasvavaa pajukkoa tulisi vesoja nykyistä useammin. Yksitoikkoisuus ja tien putkimaisuus on pääongelma. Maisemakuvan ehostamista tulisi tehdä erityisesti teollisuusalueella. Mikäli tiemiljöötä ja tontteja olisi parannettu samanaikaisesti, olisi tulos ollut nykyistä parantamista onnistuneempi.



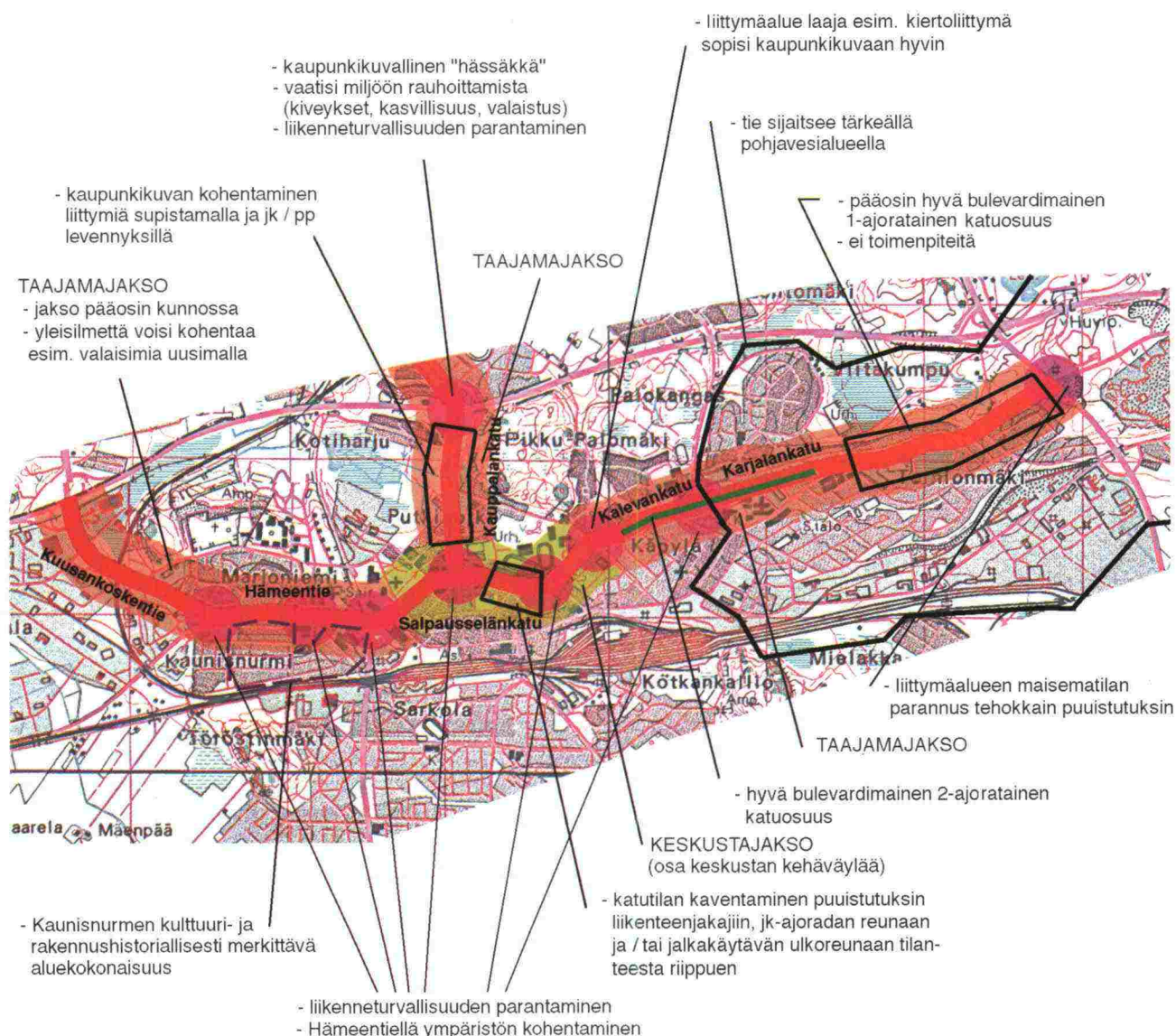
Kuva 66 **Koriantie M 364** (Yhdysväylä / säteittäinen sekaliikenneväylä)
Tavoitteena on kehittää tietä Kouvolan ja Korian pääyhteytenä

Tie sijaitsee pääosin kulttuurimaisema-alueella ja on tasaukseltaan korkealla. Tiealue on leveä ja avara ja liittymät laajoja. Ongelmana on välikaistojen pajukoituminen ja tien reunapuuston yksitoikkoisuus. Kevytliikenne kulkee eri tasossa ja tasoero aiheuttaa visuaalisia ongelmia. Melua on torjuttu valleilla.

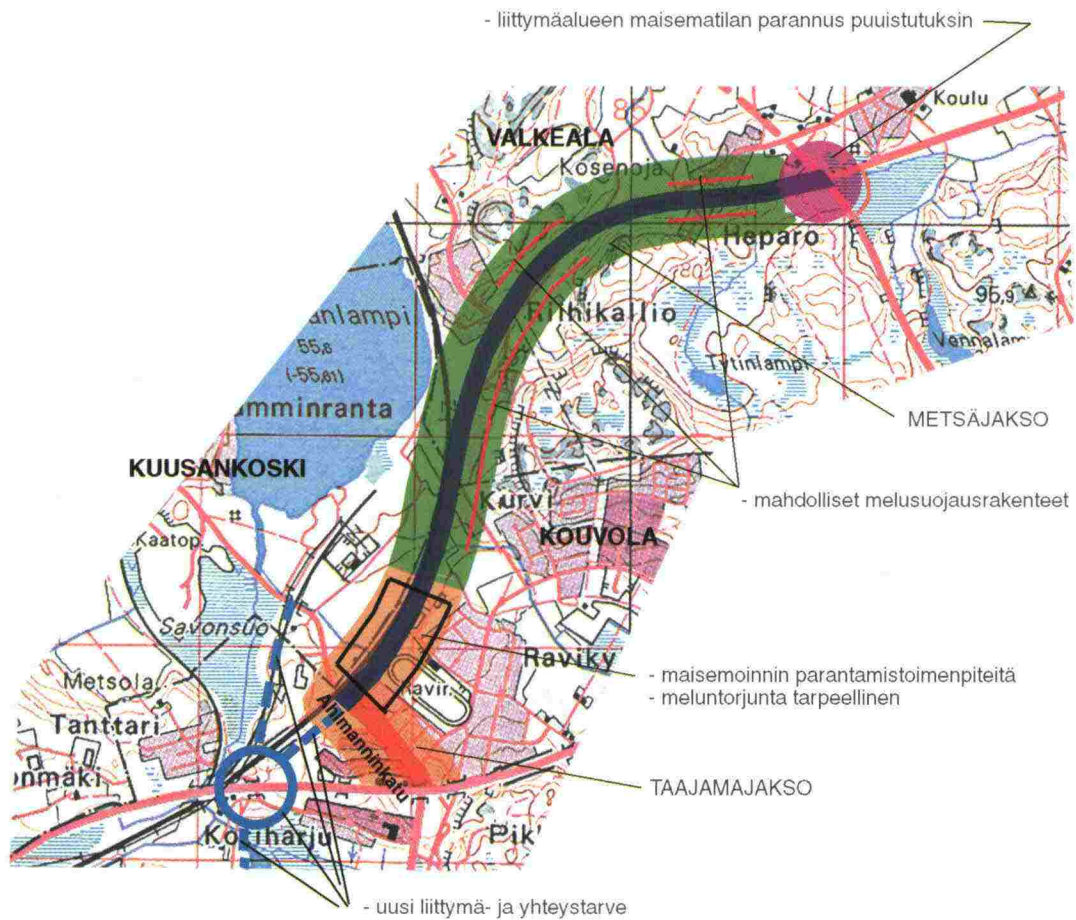


Kuva 67 **Kymenlaaksontie M 367** (Eteläinen sisääntulotie / säteittäinen sekaliikenneväylä)
Tavoitteena on kehittää tietä kaupunkimaisema kokoojatieksi / sisääntulotienä

Katujakso edustaa kaupunkimaista pääväylää, joka jaksottuu erittäin hyvin. Alkujakso keskustasta itään sijaitsee tiiviissä kaupunkitilassa ja siellä myös katutilaa tulisi tiivistää puuistutuksin. Puistokadun laajaa liittymää voitaisiin korostaa solmukohtana alkavalle hyvälle bulevardimaiselle jaksolle. Valtatien 15 liittymäalue on avara ja viherilmeeltään heikko. Jyrkät kasvittamattomat luiskat ovat ongelmallisia.



Kuva 68 **Kuusankoskentie - Hämeentie - Salpausselänkatu - Kalevankatu - Karjalankatu** (Keskustan pääväylä / säteittäinen sekaliikenneväylä)
Tavoitteena on kehittää katujaksoja keskustan itä-länsisuuntaisena pääväylänä



Kuva 69 **Kouvola - Heparo, M370** (Koillinen sisääntuloväylä / säteittäinen sekaliikenneväylä)
Tavoitteena on kehittää tietä korkealuokkaisena sisääntuloväylänä

2.7 Kuusankoski

Kaupunkirakenne ja maankäyttö

Kuusankoski on luonnonläheinen kaupunki, joka saa elinvoimansa satavuotisesta puunjalostusteollisuudesta. Kuusankosken läpi virtaa Kymijoki, joka jakaa alueen kolmeen taajamaan. Kaupunkikuvaan kuuluvat metsät ja puistot. Kymijoen varteen sijoittuneet Voikkaan ja Kymintehtaiden teollisuuslaitokset ovat syntyneet 1800-luvulla ja niiden myötä kaupunki on kasvanut historialtaan monikerrokselliseksi.

Toimintastrategiansa kaupunki keskittää " kotikaupunki " - ajatuksen ympärille. Siihen kuuluvat peruspalvelut, viihtyisä asuinympäristö, paperiteollisuus ja seudullinen yhteistyö. Kaupunkirakennetta ohjataan suuntaamalla asuntotuotantoa erityisesti Kuusaan keskustaan. Palveluja tukemaan reunaosiin panostetaan vain niillä alueilla, joissa rakennuspaikoihin kohdistuu merkittävää kysyntää.

Luonto, maisema ja kulttuurihistoria

Kuusankosken maisemarakenteessa korostuvat Kymijoen laakso, kalliomäet ja pitkittäisharjanteet. Alueesta on tehty luonnonympäristöä ja maisemaa koskeva erillisselvitys, jossa painotetaan ympäristöhoidon kannalta keskustaluuetta, teollisuusalueita sekä tie- ja jokimaisemaa. Kaupunkialue kuuluu 1. Salpausselän reunamuodostumaan. Maisemakuva on monimuotoinen ja korkeuserot vaihtelevia erityisesti pohjoisosassa. Peltoalueet sijoittuvat kaupungin lounais- ja pohjoisosiin.

Kaupunkialue kuuluu valtakunnallisesti arvokkaaseen Kymijoen kulttuurimaisemaan. Kulttuuriympäristön kannalta arvokkaita aluekokonaisuuksia on Kuusaantien, Ekholmintien ja Ahlmannintien varrella.

Pääväylästä

Kuusankosken alueen pääteitä ovat valtatie 6 ja 12 sekä kantatie 46. Tiet sijoittuvat kaupungin reunalle, mutta ne välittävät läpikulkuliikenteen lisäksi myös paikallista liikennettä. Pääkatuverkon rungon, jolta kaupunki yhdistyy valtakunnalliseen verkkoon, muodostavat Jaalan-

tie - Kuusaantie, Helsingintie - Valtakatu ja Ahlmannintie.

Yhteydet Kuusankosken teollisuuslaitoksilta päätieverkkoon ovat osin mutkikkaat tai kulkevat keskustan ja asuntoalueiden kautta. Muun liikenteen kannalta nykyiset sisääntuloyhteydet ovat melko hyvät lukuunottamatta Lappeenrannan/Kotkan suuntaa. Pääkatuverkon ja maankäytön ongelmat keskittyvät Kuusaantielle ydinkeskustaan, jossa kadun estevaikutus on suuri, ja raskaan liikenteen kulkureitteihin.

Valtatie 6 on suunniteltu rakennettavaksi moottoritieksi. Kuusaantien, Helsingintien ja Valtakadun parannussuunnittelu on käynnistymässä. Alueelle on laadittu myös tie- ja katuverkkosuunnitelma, jossa on esitetty hankkeita ongelmien ja puutteiden poistamiseksi. Raskas liikenne Kuusaanniemestä on tarkoitus johtaa uutta rakennettavaa väylää pitkin Pessankosken kautta kantatielle 46.

Kaupunkikuva ja tiemiljö

Rakennettu ympäristö on kehittynyt paljolti puunjalostusteollisuuden ympärille. Vanhat tehdasmiljööt, pienimittakaavaiset asutusmiljööt, viimeiset kyläasutuksen rakennukset keskustassa ja julkisen rakentamisen erityiskohteet ovat esimerkkejä kerroksellisuudesta.

Liikenneverkko on muodostunut maisemarakennetta noudattaen. Lähestymisjaksot erityisesti etelästä päin ovat pitkät. Kymijoen kanavan sijoittamista Kuusaanniemen ja Kuusaanlammen kautta Kymintehtaille on pohdittu. Keskustassa väylien irrallisuus rakenteesta sekä niiden heikko jaksottuminen ovat ongelmia.

Yleiskaavassa korostetaan viherympäristön kehittämistä. Mäenpääntie ja Lehmustien ympäristöt muodostavat puistokaupungin rungon, jota tulisi jatkaa muilla katu- ja aukioaiheilla.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

AJONEUVOLIIKENNE

Valtatien 6 liikennemäärät vaihtelevat tarkastelualueella välillä 4800 - 9600 ajon./vrk. Muuten yleisillä teillä liikennemäärät vaihtelevat välillä 500 - 8000 ajon./vrk. Katuverkolla liikennemäärät vaihtelevat välillä 4000 - 15000 ajon./vrk. Päätieverkolla toimivuusongelmat keskittyvät

valtatiellä 6 Keltin ja Puhjon eritasoliittymiin. Katuverkolla Kuusaantien palvelutaso ei ole tyydyttävä nykyisten liittymäjärjestelyjen vuoksi. Raskas liikenne käyttää nykyisin sekä ydinkeskustan että asuntoalueiden läpi kulkevaa tie- ja katuverkkoa, josta aiheutuu sekä liikenteellisiä että ympäristöllisiä ongelmia. Jos liikenneverkko säilyy tulevaisuudessa nykyisellään, pahenevat ongelmat valtatiellä 6 ja Kuusaantiellä entisestään.

Tarkastelualueella on joitakin puutteellisia alkukukorkeuksia, jotka aiheuttavat ei toivottavaa liikennöintiä. Esimerkiksi Helsingin ja Lahden suunnista tulevat ylikorkeat kuljetukset kulkevat nykyisin Kuusaantietä pitkin keskustaan, josta se erkanee tehtaille. Kymintehtaan kuljetuksia haittaa lisäksi Ekholmin sillan liikennerajoitus.

Suuntaus-, valaistus- tai tien leveyspuutteita ei tarkastelualueella esiinny.

Liikenneturvallisuuden kannalta huonoja liittymiä on sekä valtatiellä 6 että keskustalueella. Katuverkolla suurimmat liikenneturvallisuusongelmat keskittyvät Valtakadulle sekä Kuusaantien vilkkaimpiin liittymiin. Turvatomuutta aiheuttaa osaltaan korkeat ajonopeudet.

KEVYT LIIKENNE

Kevyen liikenteen pääverkon muodostavat Kuusaantien/Jaalantien varteen sijoittuva raittiyhteys sekä yhteydet Keskuslaitokselle (Valtaku/Keskuslaitoksentie) ja Kymmin tehtaille (Valtaku ja Kyminkatu).

Suurimmat kevyen liikenteen yhteyspuutteet ovat Kuusaantien läntisen raittiyhteyden katkeaminen Sipinmäessä sekä raittiyhteyden puuttuminen Helsingintieltä ja Oravalan ja Voikkaan väliltä. Lisäksi kevyt liikenne risteää tasossa vilkasliikenteisiä katuja, mistä aiheutuu liikenneturvallisuusongelmia.

Liikuntaesteisiä haittaavia reunakiviä on katuverkolla muutamassa kohteessa ja äänimerkit valo-ohjatuista liittymistä puuttuvat kokonaan.

JOUKKOLIIKENNE

Kuusankoskella on muutama kaupungin sisäinen linja-autolinja, jotka palvelevat erityisesti koululaisten tarpeita. Työmatkalaisia varten on

linjayhteys, joka kulkee mm. Kuusaan keskustaitoksen ja Kuusaanniemen kautta. Sisäisten linjojen tavoitettavuus on hyvä ja vuorotiheys koulureiteillä hyvä ja työmatkaliikenteessä tyydyttävä. Yhteydet Kouvolan - Kuusankosken välillä ovat hyvät, mikä edesauttaa myös raiteliikenteen hyödyntämistä Kouvolan erittäin hyvän palvelutason tarjoavan rautatieaseman kautta.

Kuusankosken kaupungin alueella ei ole lentokenttää. Lähin kenttä on Utissa, missä on jonkin verran satunnaista lentotaksiliikennettä. Muuten kenttä on sotilaskäytössä.

LIKENNEMELU JA PÄÄSTÖT

Kuusankoskella liikenteen aiheuttamia meluhaittoja on kohtuullisen suppealla alueella pääkatujen varsilla, eikä melutaso nouse kovaksi pienten liikennemäärien vuoksi. Haittoja esiintyy keskusta-alueella pääasiassa Kuusaantiellä ja Valtakadulla, jonne myös liikenne on keskitynyt.

Kuusankosken kaupungin tekemässä selvityksessä melusuojausta on esitetty Kuusaantielle Kyminkadun eteläpuolelle ja Naukion alueelle. Muuten meluhaittojen pienentämiseen pyritään ajonopeuksien pienentämisellä, taloteknisillä ratkaisilla sekä kaavoitus- ja liikenneverkollisilla ratkaisilla.

Raskaan liikenteen ohjautuminen nykyisin ydinkeskustan ja asuntoalueiden kautta aiheuttaa merkittävimmät ympäristöongelmat. Myös muun liikenteen ohjaaminen nykyistä enemmän keskustan ja asuntoalueiden ohi pienentäisi ongelmia. Teollisuus on kuitenkin Kuusankosken merkittävin ilmansaasteiden aiheuttaja.

Johtopäätökset ja toimenpiteet

Kuusankosken päätiet sijoittuvat kaupunkirakenteen reunalle ja niitä tulee tarkastella osana kaupunkiseutua. Kaupunkirakennetta tiivistetään lähinnä keskustan ympärille. Keskustan katumiljöitä aloitetaan parantamaan suunnitelmallisesti. Liikenteelliset ongelmat keskittyvät Valtakadulle ja Kuusaantien liittymiin. Kevyen liikenteen yhteystarpeita on lähinnä sisääntulojaksoilla. Raskas liikenne aiheuttaa melu- ja viihtyisyyshaittoja ydinkeskustaan ja asuntoalueille.

Kevyen liikenteen verkostoa tulisi täydentää puuttuvien raittiyhteyksien osalta. Joukkoliikenteessä Kouvolan hyvä palvelutaso heijastuu myös Kuusankoskelle.

Kuusankosken kaupunkikuva on vihreä, teollinen ja historiallinen. Pitkät sisääntulojaksot ovat tiemiljööltään heikkoja.

KIIREELLISET TOIMENPIDETARPEET:

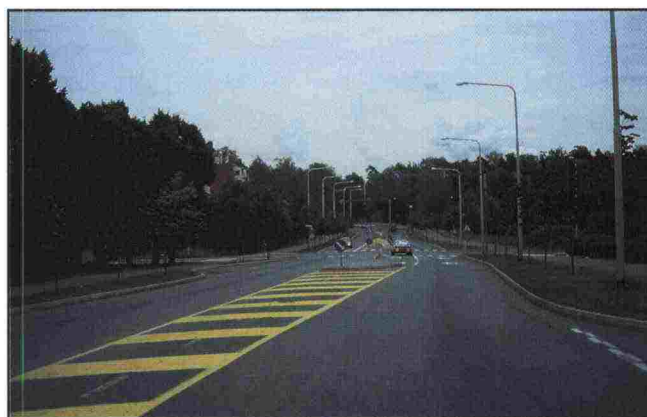
1. Keskustaväylien saneeraus (Valtakatu, Kuusaantie, Helsingintie) (k)
2. Kevytliikenteen väylien jatkaminen (Kuusaantie, Helsingintie) (t)
3. Meluntorjunta (Ahlmännintie, Kuusaantie) (t, k)
4. Kaupunkiseudullisen liikennejärjestelmän suunnittelu (k, t)

MUITA:

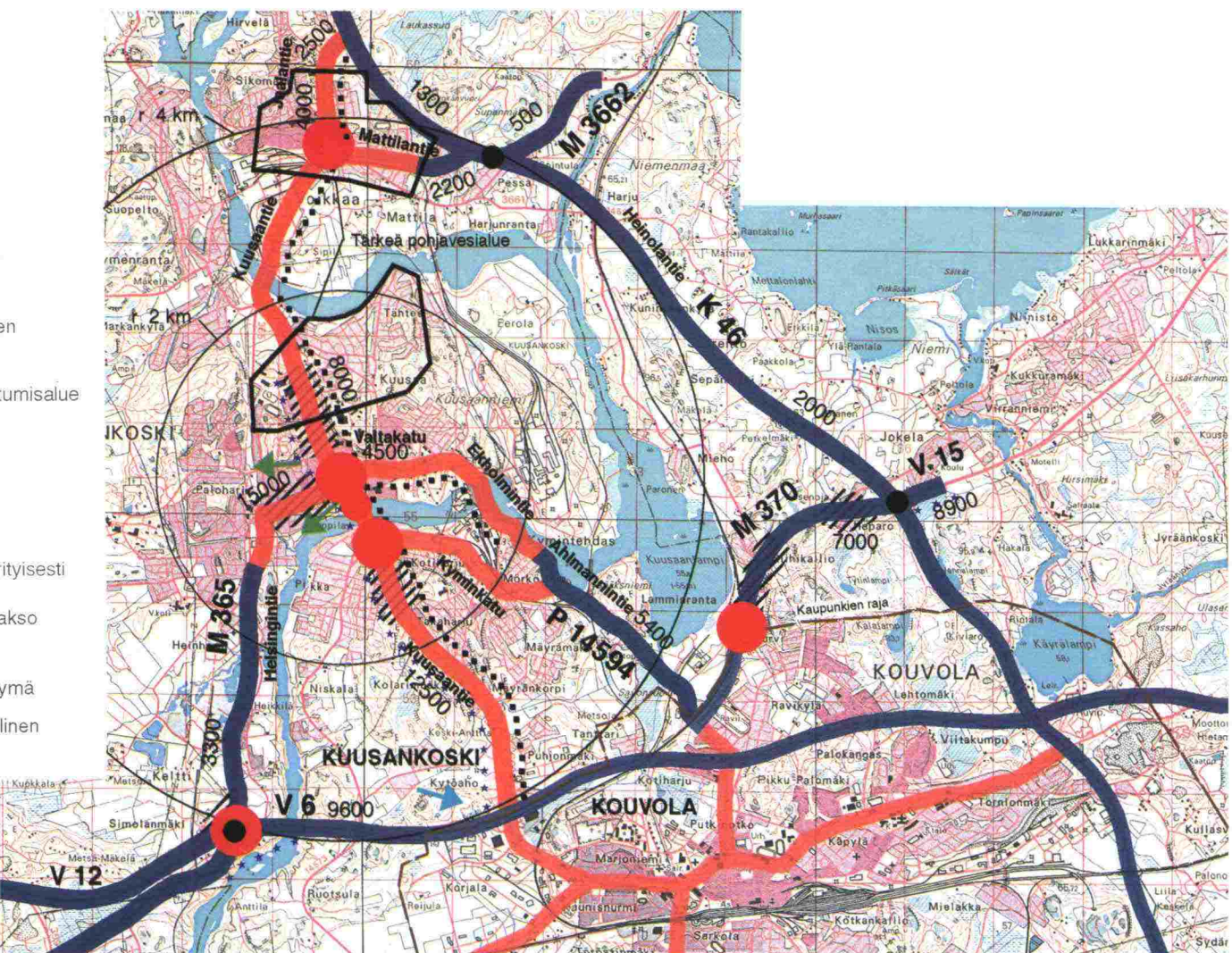
1. Viherhoidon tason parantaminen (Helsingintie, m 3662, m 370 ja Kyminkatu-Maitolahdentie sekä Ahlmännintie) (t, k)
2. Pohjavesisuojaus v 6 (t)



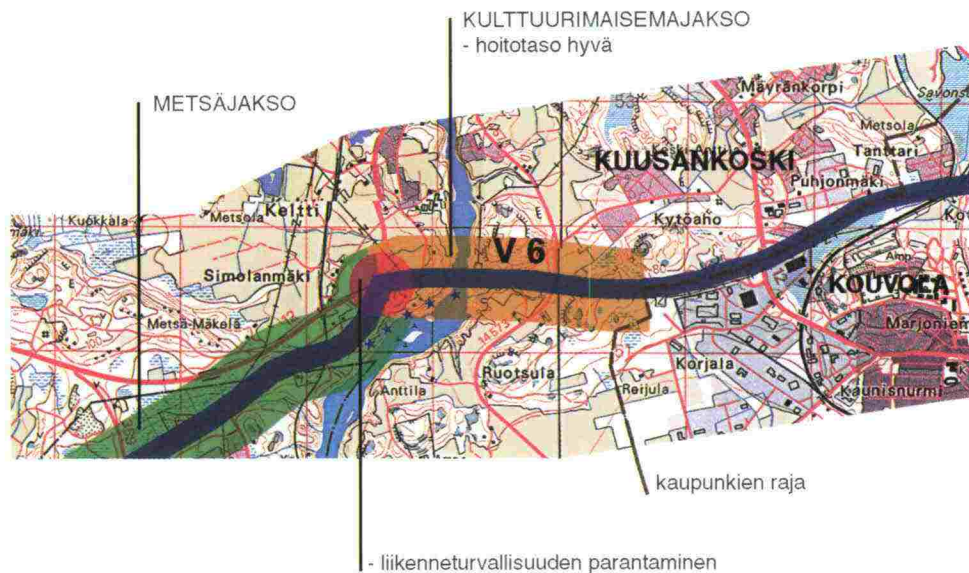
Kuva 70 Tien eteläpään kaunista kulttuurimaisemaa (m365)



Kuva 71 Ekholmintien maantiemäistä katuosuutta



Valtatie toimii kaupungin ohikulkutienä sen pohjoispuolella. Tiellä on muitakin toiminnallisia tehtäviä kuten sisääntulo- ja kaupunkiväylä. Väylä sijaitsee leikkauksessa ja on ympäristöltään hyvin metsäinen. Näkymät ovat suljetut ja eritasoliittymät huomaamattomat. Ongelmana on orientoituminen, ympäristön samankaltaisuus ja liittymien heikko yksilöityminen. Tienvarret ovat hyvin hoidetut. Kehittämistoimenpiteitä mietittäessä tulee ottaa huomioon koko seutukunnan tarpeet.

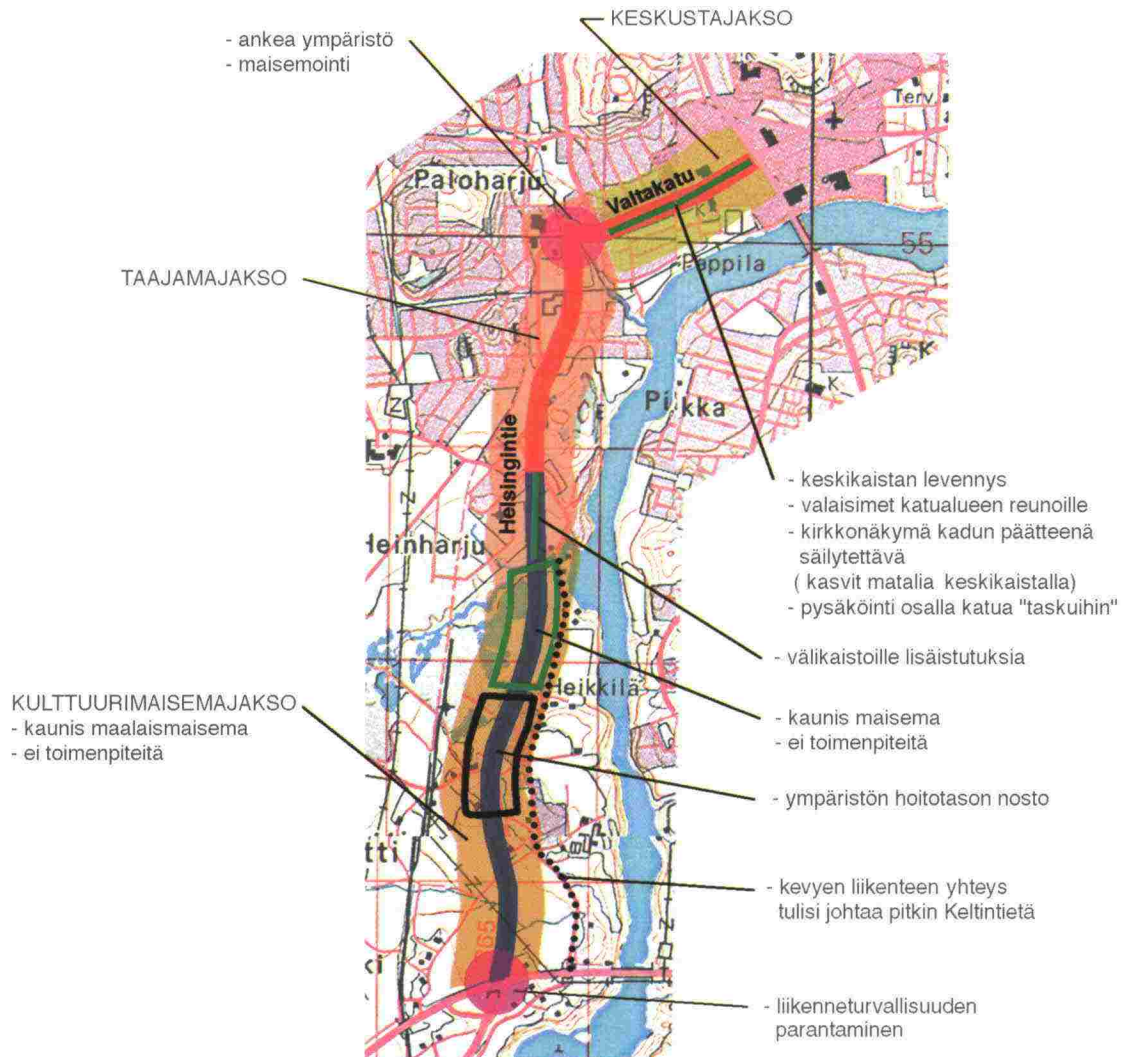


Kuva 73 **Helsinki - Joensuu - Kajaani V 6** (Ohitustie / tangenttieväylä)

Tavoitteena on kehittää tietä korkealaatuisena valtatieksi (kaupunkimoottoritienä) joka palvelee sekä läpikulkua että kaupunkiin tulevaa liikennettä

Tien eteläpää on linjattu kauniiseen kulttuurimaisemaan. Alkupään monimuotoinen ympäristö muuttuu asteittain rakennetummaksi, mutta vain tiestandardissa. Tieympäristön hoitotaso on yleisesti ottaen heikko ja tiemiljö jaksottuu huonosti. Keskusta-alueella tiemiljö on heikkotasoisista ja kaipaa huomattavaa parantamista yhdessä kaavoitustoimen kanssa.

Valtakatu on huomattavan leveä 2- ajoratainen väylä, jota reunustavat lisäksi pysäköintikaistat. Tiehen rajautuu rakennuksia, mutta tiivistä katutilaa ne eivät muodosta. Parasta katujaksolla on kaunis näkymä lännestä itään, jossa kirkko on hallitsevana maamerkinä. Katutilan tiivistäminen onnistuu tehokkaimmin kadun poikkileikkausta kaventamalla. Tien estevaihutus on ilmeinen ja olisikin tärkeää luoda selkeitä kadunylituspaikkoja niin toiminnallisesti kuin visuaalisestikin.

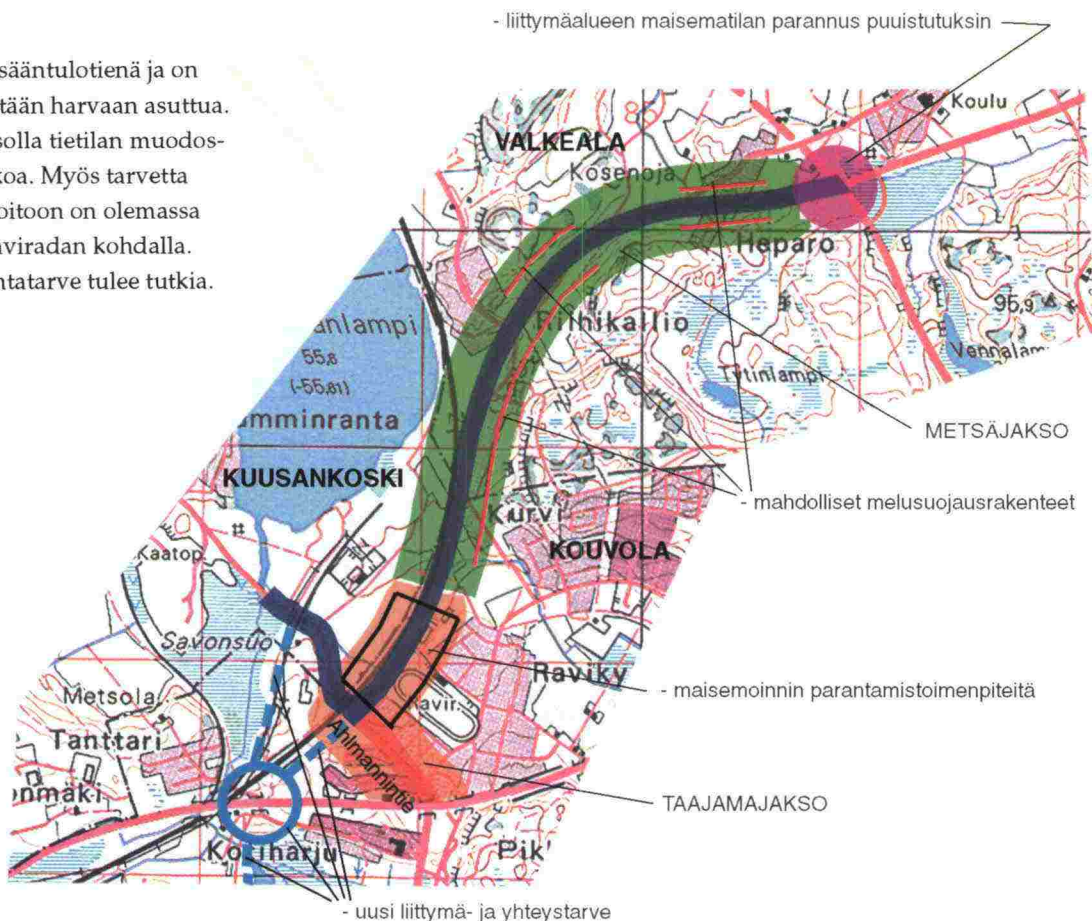


Kuva 74 **M 365- Helsingintie - Valtakatu**

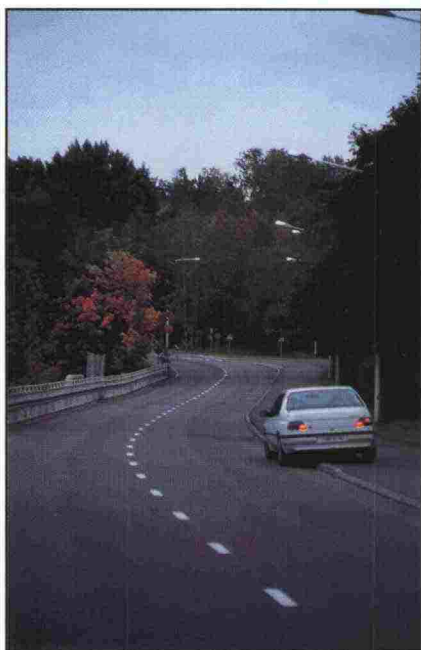
(Eteläinen sisääntulotie / säteittäinen sekaliikenneväylä)

Tavoitteena on kehittää tietä yhtenä eteläisenä sisääntulona ja korostaa tiellä jo olevaa luontaista jaksotusta ja parantaa ympäristön hoidon tasoa

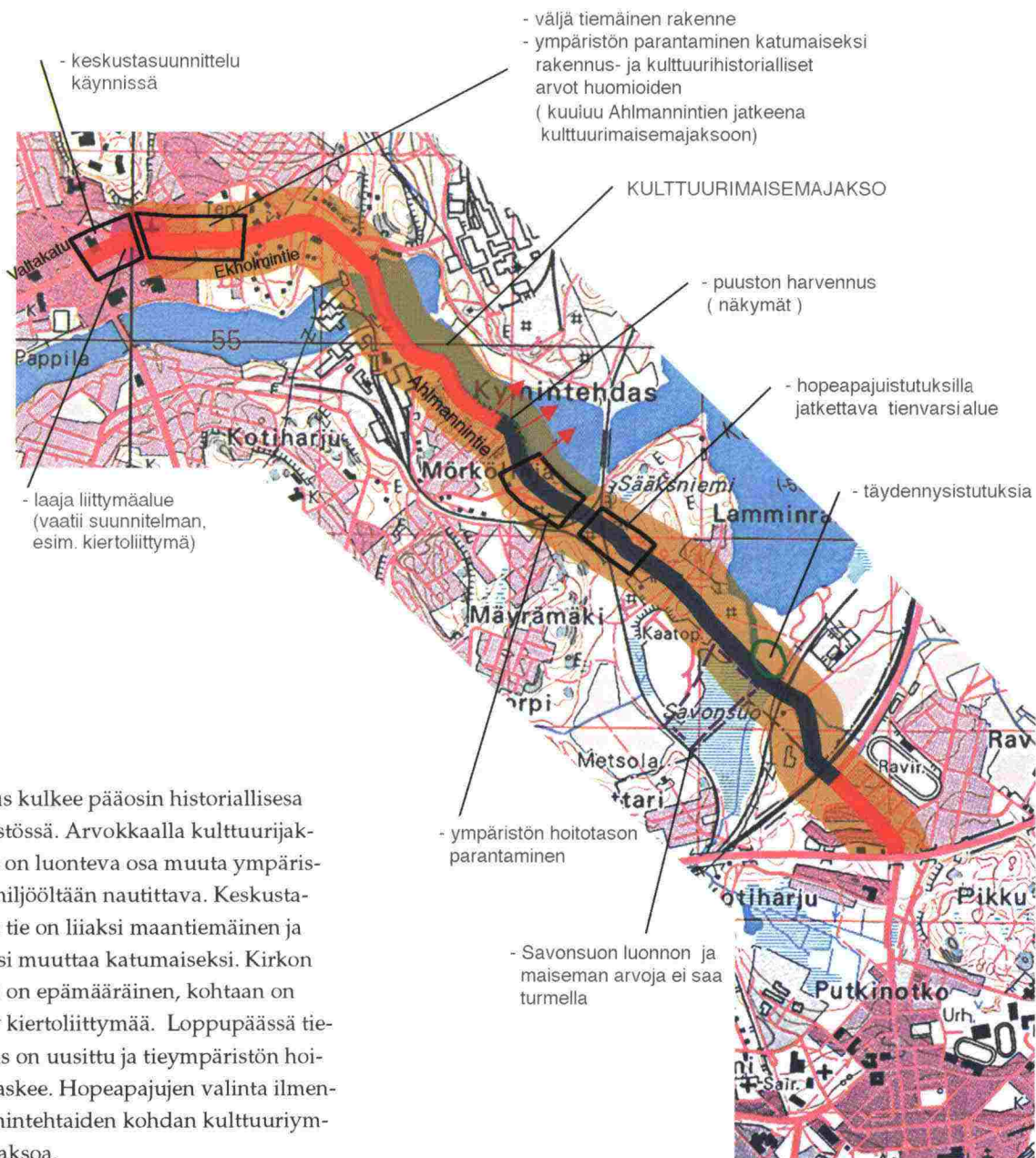
Tie toimii sisääntulotienä ja on pohjoispäästään harvaan asuttua. Taajamajaksolla tietilan muodos-
tus on heikkoa. Myös tarvetta
maisemanhoitoon on olemassa
erityisesti raviradan kohdalla.
Meluntorjuntatarve tulee tutkia.



Kuva 75 **Kouvola - Heparo M 370** (Koillinen sisääntuloväylä / säteittäinen sekaliikenneväylä)
Tavoitteena on kehittää tietä korkealuokkaisena sisääntuloväylänä



Kuva 76 Ahlmanintien ympäristössä on paljon erilaisia kulttuuriarvoja ja hyviä näkymiä



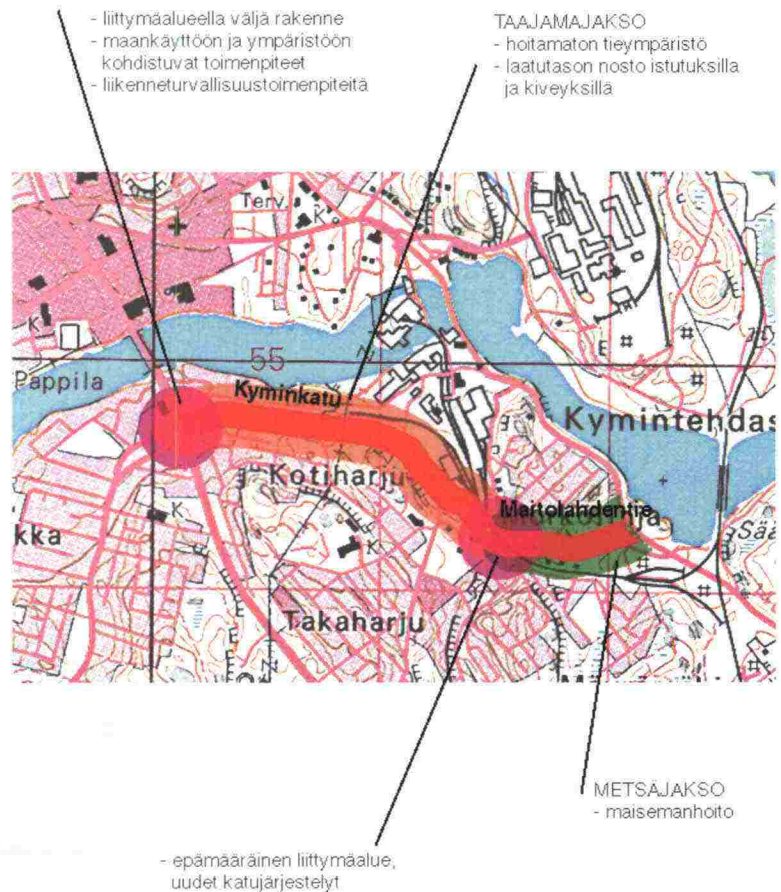
Tieosuus kulkee pääosin historiallisessa ympäristössä. Arvokkaalla kulttuurijaksolla tie on luonteva osa muuta ympäristöä, ja miljööltään nautittava. Keskustalueella tie on liiaksi maantiemäinen ja sitä tulisi muuttaa katumaiseksi. Kirkon liittymä on epämääräinen, kohtaan on mietitty kiertoliittymää. Loppupäässä tievalaistus on uusittu ja tieympäristön hoitotaso laskee. Hopeapajujen valinta ilmaantaa Kymintehtaiden kohdan kulttuuriympäristöjaksoa.

Kuva 77 Ahlmannintie (P 14504) - Ekholmintie

(Eteläinens isäntulotie / säteittäinen sekaliikenneväylä)

Tavoitteena on kehittää tietä yhtenä eteläisenä pääsisäntulotienä säilyttäen tieympäristön kulttuuriarvot

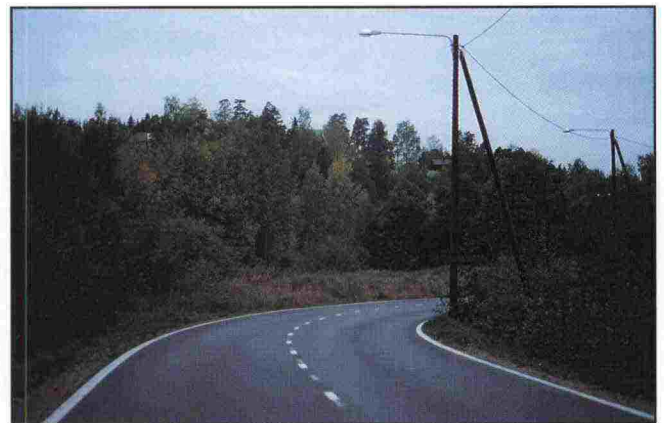
Tieympäristön kasvillisuus kielii vanhasta kulttuuriympäristöstä jalopuineen, joka on sittemmin ränsistynyt ja pensoittunut. Jalopuuryhmien esiinotto juhlistaisi tien ja loisi sille selvää identiteettiä. Loppupäässä tieympäristö on edelleen hoitamaton ja irrallaan väljästä kaupunkirakenteesta. Puukujanteiden istuttaminen parantaisi itäpäättä, mutta Kyminkadun väljää rakennetta tulisi kohentaa kaavoituksella.



Kuva 78 Kyminkatu - Maitolahdentie (Yhdystie / sekaliikenneväylä)
Tavoitteena on kehittää tietä merkittävänä yhdystienä



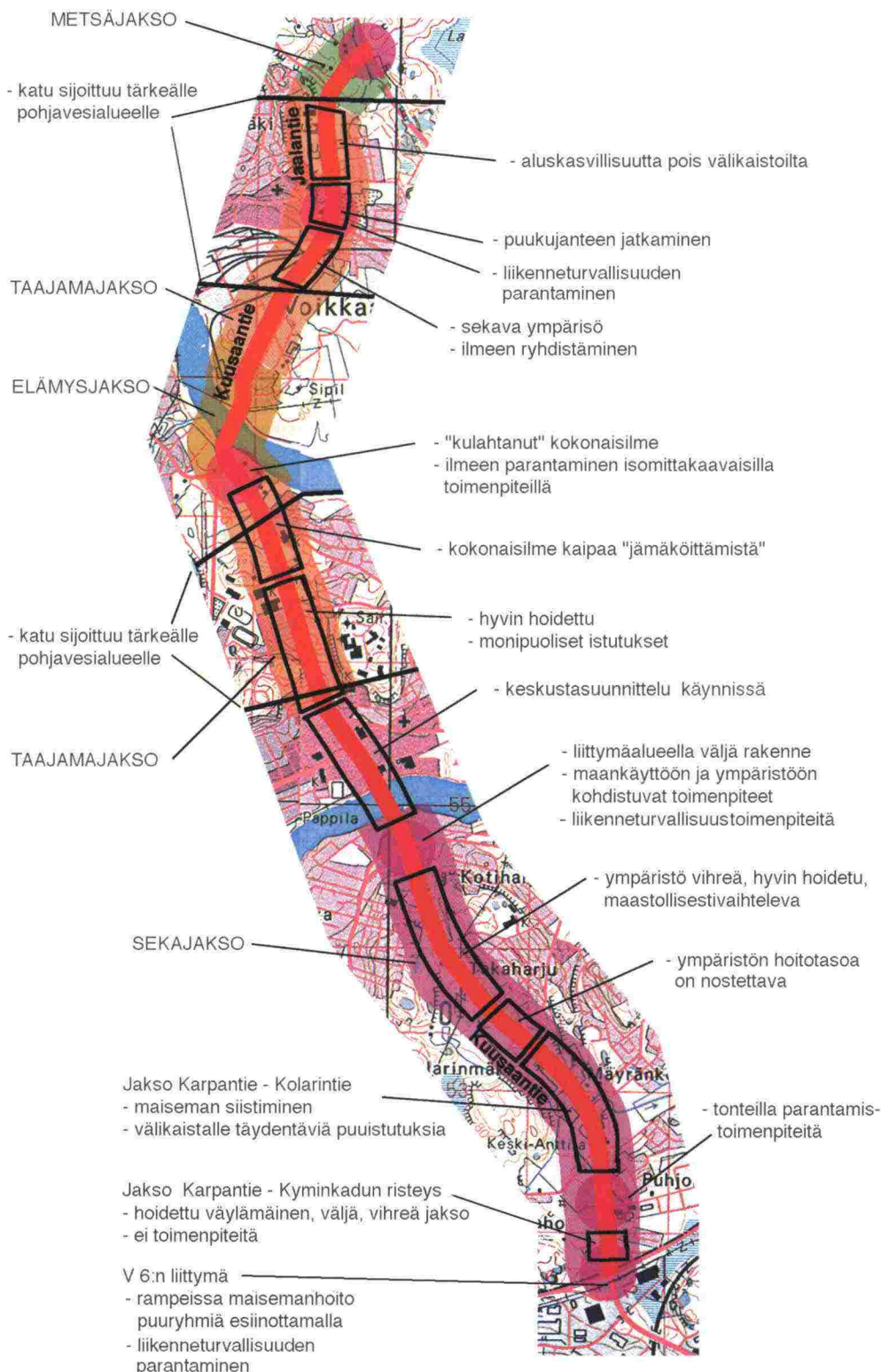
Kuva 79 Kyminkadun loppujaksolla tulisi tehdä maankäytöllisiä toimenpiteitä



Kuva 80 Maitolahdentien ympäristö on pienipiirteistä ja pahasti umpeenkasvanutta

Tie on kaupungin pääkatu, joka yhdistää kaupunkialueet toisiinsa. Tie jaksottuu luontevasti välajaksoihin ja keskustajaksoihin. Keskustajaksoilla maisemanhoito olisi tarpeen niin tontti- kuin tieympäristössään. Valtakadun liittymä on laaja ja tärkeä liikenteellinen ja toiminnallinen solmukohta.

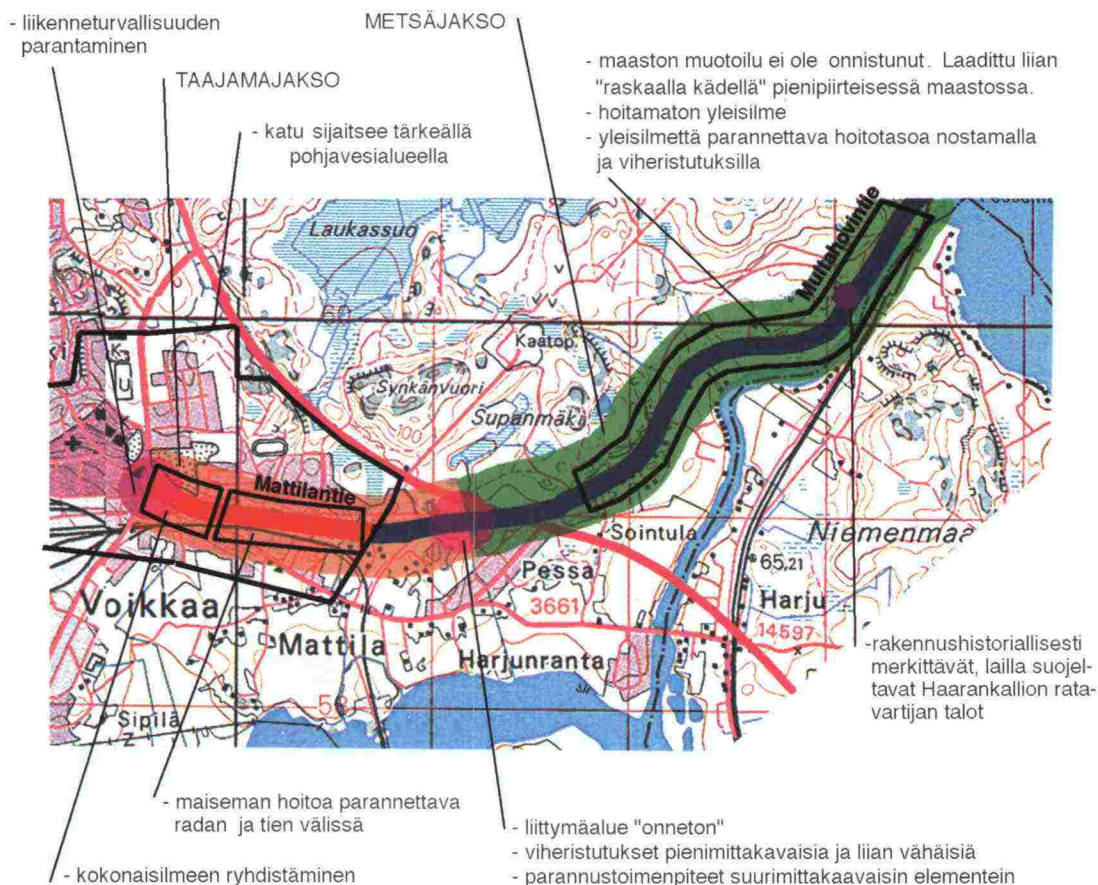
Asuntomessualueen kohdalla tieympäristö on hyvin hoidettua ja kauniisti istutettua. Voikkaan päässä huomio tulisi keskittää radanvarsialueeseen ja keskustajakson katutilan tiivistämiseen runkopuuistutuksin. Jaalantien pohjoispäässä välikaistatutukset ovat huonot ja ympäristön ilme sekavaa. Tieosuutta tulisi suunnitella kokonaisuutena, vaikka toimenpiteitä tehtäisiinkin vähitellen.



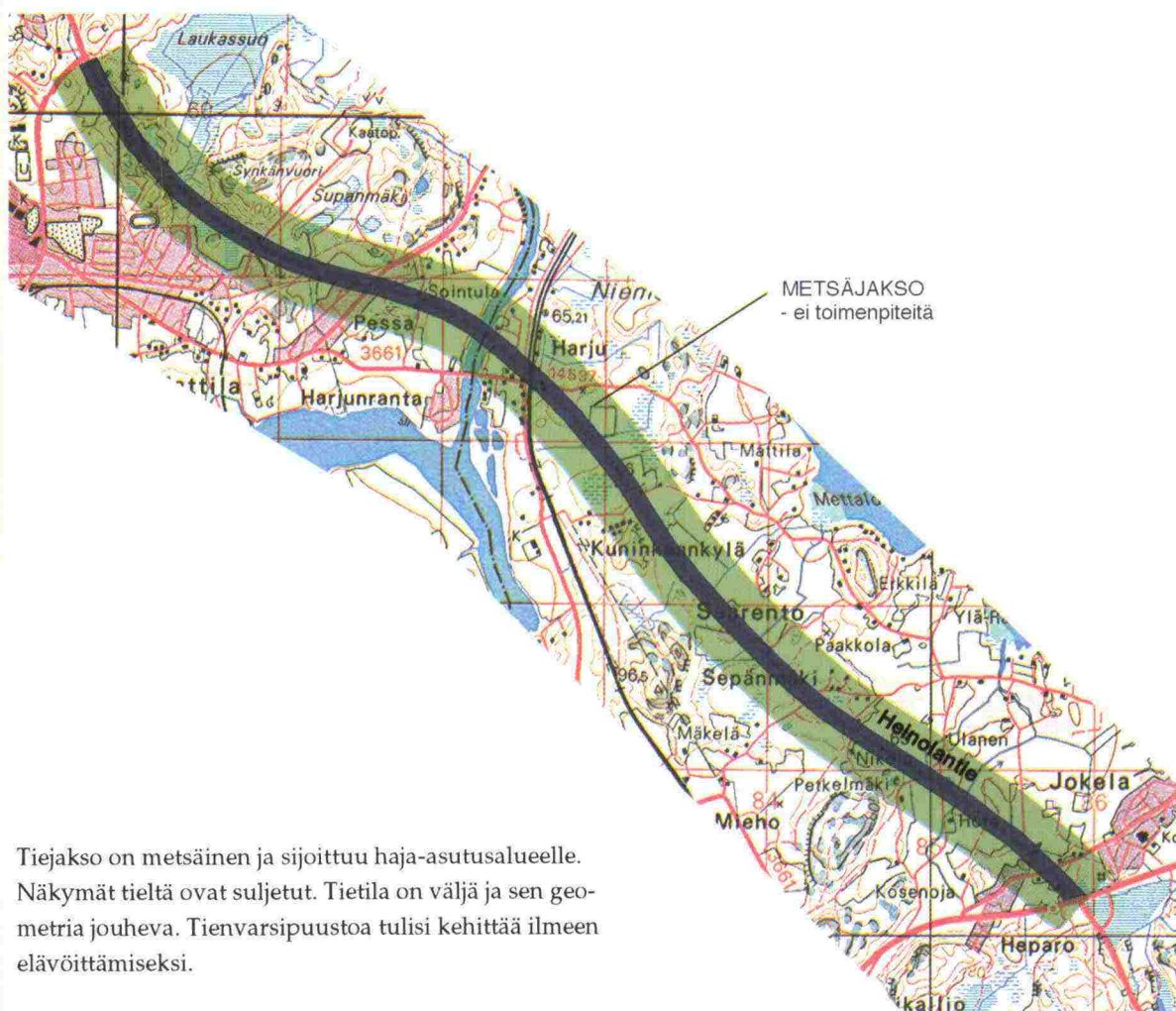
Kuva 81 **Jaalantie - Kuusaantie (K 46 - keskusta - V 6) (Sisääntulotie / läpikulkuväylä)**
Tavoitteena on kehittää tiejaksoa keskusta- ja taajamajaksoilla kaupunkimaisena kiinnittäen erityisesti huomiota sisääntulokohtiin

Tieosuus sijoittuu kaupungin laidalle ja sen ympäristö on harvaan asuttua.

Keskustajaksoa (Mattilantie) tulisi ilmentää katutilaa ryhdyttämällä (esim. puuistutukset). Tien ja radan välialue on ikävän näköinen ja kaipaa nykyistä parempaa maisemanhoitoa. Pajuryhmiä voi hyvin jättääkin alueelle isoina ryhminä. Maantien 3662 osalta tiemiljöö poikkeaa alkupäästä leveydellään ja ympäristöstään irrallisena. Viherilmeeltään heikkotasoinen tie rajautuu hoitamattomiin tontteihin. Tien vierellä kulkeva kevyen liikenteen väylän takia maastossa on tehty leikkauksia ja pengerryksiä ja maiseman parturointia, joka olisi ehkä voitu välttää vaihtoehtoisella linjauksella.



Kuva 82 **Mattilantie - Pessa - Multahovi M 3662** (Sisääntulotie Voikkaalle)
Tavoitteena on kehittää tietä kaupungin pohjoisosien sisääntulotienä



Tiejakso on metsäinen ja sijoittuu haja-asutusalueelle. Näkymät tieltä ovat suljetut. Tietila on väljä ja sen geometria jouheva. Tienvarsipuustoa tulisi kehittää ilmeen elävöittämiseksi.

Kuva 83 **Kouvola - Heinola K 46** (Ohitusväylä)
 Tavoitteena on säilyttää tie maaseutumaisena päätienä

2.8 Lappeenranta

Kaupunkirakenne ja maankäyttö

Lappeenranta on keskiaikainen markkinapaikka, tärkeä rajakaupunki ja Etelä-Karjalan kaupallinen keskus. Kaupunki perustettiin vanhalle kauppapaikalle linnoituksen ympärille v. 1649. Linnoitus toimii nykyään tärkeänä matkailukohteena, joka on myös osa elävää kaupunkikeskustaa. Kaupan ja matkailun ohella Lappeenranta on koulu- ja teollisuuskaupunki.

Lappeenrannan nykyinen kaupunkirakenne muodostaa Salpausselän suuntaisen nauhan, joka on pääasiassa laajentunut harjun suunnassa säilyttäen yhteyden Saimaaseen. Nauhasta haarautuu "ulokkeita" sekä pohjoiseen että etelään. Kaavoituksella kaupunki pyrkii turvaamaan pääkeskuksen kehitysedellytykset maakunnallisena palvelujen ja erikoiskaupan keskuksena.

Luonto, maisema ja kulttuurihistoria

Lappeenranta sijaitsee Salpausselän rinteellä Saimaan etelärannalla.

Kaupunkialueen maisemallinen selkäranka on Salpausselkä. Keskustaaajaman maisemarakenne jakautuu kolmeen päätyyppiin: Salpausselän kangasmetsään, eteläosan pienipiirteiseen pelto/metsämaisemaan sekä saaristoalueeseen.

Alkuperäinen taajamarakenne noudattelee Salpausselän helpoimmin rakennettavia hiekkamaita. Maisematilat ovat pääosin suljettuja ja maisemakuva pienipiirteistä voimakkaiden korkeuserojen puuttuessa. Maisemalliset erityispiirteet kuten geologiset muodostumat sijoittuvat ranta-alueelle. Maisemakuvan kannalta merkittävimmät näkymät sijaitsevat valtatie 6 eteläpuolella tien länsi- ja itäpäissä.

Kaupunkialueelle sijoittuu myös vanhoja Turku-Viipuri ja Viipuri-Savonlinna maanteiden säilyneitä osuuksia.

Pääväylästä

Valtatien 6 liittymäalueisiin liittyen on yleiskaavassa esitetty aluevarauksia suurta pinta-alaa ja varastotilaa vaativalle erikoiskaupalle. Asuntorakentaminen keskittyy keskusta-

alueelle sekä lännessä Ruoholampi-Rutolan alueelle. Etelässä on asuntorakentamisen reservialueita.

Raskaan teollisuuden ja kuljetusliikkeiden alueet sijoittuvat keskustan etelä- ja itäosiin.

Lappeenrannan päätieverkon rungon muodostavat valtatiet 6 ja 13, jotka molemmat ovat valtakunnallisesti tärkeitä pääteitä. Valtatie 13 on merkittävä kansainvälisen liikenteen yhteys Nuijamaan kautta Venäjälle. Päätieverkolta liikenteen keskustaan johtavat yleisten teiden jatkeet Helsingintie, Simolantie, Kauppakatu, Teollisuustie, Karjalantie, Muukontie ja Taipalsaarentie.

Sisääntuloja on riittävästi. Ongelmana on se, että liikenne sisääntuloväyliltä ohjautuu pienelle alueelle keskustaan. Liikenne osalla sisääntuloteitä ruuhkautuukin jo nykytilanteessa. Erityisesti lännessä sisääntulotie on myös runsaan maankäytön aiheuttaman liikenteen kuormittama.

Itä-länsisuuntaisen kaupungin läpikulkevan pääkatuyhteyden ongelmana on se, että se toimii sekä sisääntulo-, läpikulku- keskustan kehäväylänä ja raskaan liikenteen yhteytenä. Myös ylikorkeat erikoiskuljetukset ohjataan keskustan läpi. Nauharakenteen takia itä-länsisuuntaista liikennettä on paljon.

Suunnitelmia tilanteen parantamiseksi on valmiina ja osin tekeillä. Yleiskaavan tarkistuksen kanssa rinnakkaistyönä on laadittu Lappeenrannan tie- ja katuverkkosuunnitelma vuoteen 2020. Suunnitelma sisältää tavoiteverkon ja siihen liittyvien hankkeiden toteutusohjelman. Valtatiestä 6 on laadittu tiesuunnitelma Joutsenoon asti, Imatralla ulottuva pääsuuntaselvitys ja ympäristövaikutusselvitys. Liikenneministeriö on selvitysten perusteella tehnyt toimenpidepäätöksen Lappeenranta - Imatra -välin rakentamisesta moottoritieksi.

Kaupunkikuva ja tiemiljö

Lappeenrannan kaupunkikuvassa yhdistyvät historiallisuus ja suhteellisen nopea 1950-luvun jälkeen tapahtunut rakentaminen. Keskustalualue on melko laaja ja se sisältää useita erityyppisiä asuinalueita. Keskustan katurakennetta tullaan lähivuosina kehittämään.

Kaupunkialueella on runsaasti identiteettiä luovia maisemakohteita tai rakennelmia; mm. salpalinja, linnoitus, Rakuunamäki, rannat ja Saimaan kanava, kirkot ja teollisuuslaitokset. Arvokkaita vanhoja pientaloalueita ovat Kana-vansuu, Murheistenranta, Tykki sekä Mylly-niemi. Kaupunki mainostaa itseään lehmusten kaupunkina. Lähes kaikille tarkasteltavista väylistä on tehty parantamissuunnitelmia.

Tiemaisemalle tyypillisiä ovat pitkät tiejaksot, jotka jaksottuvat heikosti. Sisääntulokohdat eivät korostu riittävästi. Maisematiloja ja erityisesti niiden reunavyöhykkeitä tulisi parantaa. Tiiviitä katutiloja on vähän. Radanvarren ja Hartikkalan sähkölinjat ovat maisemahaitta samoin kuin 6-tielle ja Lauritsalantielle avautuvat teollisuuden takapihat.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

AJONEUVOLIIKENNE

Valtatien 6 liikennemäärät ovat tarkastelualueella välillä 6900-10600 ajon./vrk (KVL-95). Muulla tieverkolla liikennemäärät ovat 1400 - 8600 ajon./vrk ja katuverkolla 2000-17100 ajon./vrk. Valtatiellä 6 ruuhkautuvat ajoittain välit Selkäharju - Mattila ja idässä valtatie 13 liittymä - Muukkola. Katuverkosta ruuhkautuvat Helsingintie ja Kauppakatu. Helsingintien, Viipurintien ja Teollisuustien liittymät valtatielle 6 ovat myös ajoittain ylikuormitettuja.

Suuret ajonopeudet ovat ongelma erityisesti Valtakadulla liikennemäpyrystä itään sekä Helsingintiellä ja Taipalsaaren maantiellä.

Erikoiskuljetusten kannalta ongelmaksi on todettu liikenteen ohjaaminen katuverkon kautta sekä Muukon kanavasillan kantavuus. Tilanteen helpottamiseksi on valtatie eteläpuolelle suunniteltu uusi yhteys

Geometriapuutteita tarkastelualueella on valtatiellä 6 vt 13:n liittymästä pohjoiseen. Leveyspuute on valtatiellä 13 vt 6:n liittymästä itään. Puutteellisia alikulkukorkeuksia alueella on neljä kappaletta. Valaistuspuutteita esiintyy paikoitellen valtateilla 6 ja 13.

Liikenneturvallisuuden kannalta pahimmat paikat sijoittuvat kaupungin katuverkkoon, ei yleisille teille. Pääosa onnettomuuksista on tapahtunut liittymissä. Pahimmat paikat ovat ol-

leet ydinkeskusta, Kauppakatu ja keskustan muut sisääntuloväylät. Kauppakatua on parannettu vuonna 1994. ja samalla tehty muita liikenneturvallisuutta parantavia järjestelyjä. Myös muita liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä on suunnitteilla.

Viitoituksessa ja opastuksessa esiintyy puutteita erityisesti erityisopasteissa ja portaaleissa. Viitoitus tulisi olla kansainvälistä.

KEVYT LIIKENNE

Lappeenrannan alueella on rakennettu paljon kevyen liikenteen väyliä ja kaupunkialueella on kattava kevyen liikenteen verkko. Kaupunkikeskustassa tilanahtaus rajoittaa järjestelyjä. Kaupungin laajentuminen valtatie 6 eteläpuolelle on aiheuttanut kevyen liikenteen puutteita keskustan ja uusien alueiden välille.

Kevyen liikenteen verkon suurimpia yhteyspuutteita ovat itä-länsisuuntaisen ja pohjois-eteläsuuntaisen pääraitin katkeaminen ydinkeskustassa sekä valtatie 6 suuntaisten pitkämatkaisen kevyen liikenteen yhteyksien puuttuminen valtatie eteläpuolelta.

Karhuvuoresta on yhteyspuute maantien 390 kautta kaupungin suuntaan ja maantiellä 387 on yhteyspuute välillä Poikkitie - Mikontie. Viipurintiellä kevyen liikenteen väylä loppuu kesken ja Taipalsaarentieltä puuttuvat poikittaisyhteydet.

Välille Kärki - Muukko on tehty kevyen liikenteen reitti- ja viitoitussuunnitelma.

Erityisryhmistä näkövammaiset on huomioitu varustamalla kaikki liikennevalot ääniopastein. Liikuntavammaisille on pyritty luomaan esteetön liikkuminen.

JOUKKOLIIKENNE

Lappeenrannassa liikennöi 6 paikallislinjaa, joista hiljaisimpia aikoja hoidetaan linjataksein. Kaupunki on ollut mukana seutulippuselvityksessä ja seutulippu on tarkoitus ottaa käyttöön vuoden 1997 aikana. Seutulipun toivotaan helpottavan ja lisäävän joukkoliikenteen käyttöä.

Selvitykset ja pohdinta keskusliikenneasemasta ovat parhaillaan käynnissä. Kun päätökset siitä saadaan aikaan, on Lappeenrannassa mahdollista tehdä myös päätös keskustan muista liikennejärjestelyistä.

Lappeenrannassa on lentokenttä, jolta liikennöi arkisin kuusi päivittäistä vuoroa Helsingin suuntaan (yksi Mikkelin kautta) ja yksi vuoro Joensuun suuntaan.

LIIKENNEMELU JA PÄÄSTÖT

Melun kannalta merkittävin liikenneväylä Lappeenrannassa on valtatie 6. Valtatielle 6 on jo kaupungin toimesta tehty melunsuojausta Tirilään ja Karhuvuoreen. Rakenteilla on suojaus Hakaisiin. Kaupungin keskustassa Helsingintie, Simolantie, Valtakatu ja Kauppakatu ovat merkittäviä melunaiheuttajia.

Lappeenrannan seudulla ongelmia ilman laadulle aiheuttavat liikennettä enemmän pääasiassa idästä kulkeutuvat ilmansaasteet sekä omat teollisuuslaitokset. Ilman laadun ohjearvot eivät kuitenkaan vuonna 1995 ylittyneet.

Johtopäätökset ja toimenpidesuosituks

Lappeenrannan kaupunkirakenne on nauhamainen. Itä-länsisuuntaisen kaupungin pääkatuyhteys on pitkä ja toiminnallisesti monipuolinen. Keskustan sisääntuloja on riittävästi, mutta niiden liittyminen katuverkkoon ruuhkauttaa liikennettä. Liikenneturvallisuudeltaan pahimmat kohteet sijaitsevat katuverkolla. Kevyen liikenteen verkossa länsi-itä- sekä pohjois-eteläsuuntaisten reittiyhteyksien katkeaminen keskustassa on pahin epäkohta. Opastuksesta toivotaan kansainvälistä. Joukkoliikenteen käyttäjämääriä pyritään nostamaan mm. seutulipulla. Uusi keskusliikenneasema on pohdinnan alaisena; ratkaisun jälkeen verkkoa voidaan kehittää suunnitelmallisesti.

Valtatiellä 6 ja keskustaväylillä tulee tehdä meluntorjuntaa.

Lappeenrannan kaupunkikuvasta puuttuvat maamerkit. Pääväylät sijoittuvat pääosin metsäiselle harjujaksolle, josta kaupunkia on vaikea havaita. Väylät ovat pitkiä ja jaksottuvat huonosti; myös sisääntulot ovat liian huomaamattomia. Tärkeitä nähtävyyksiä tulisi korostaa (Saimaan kanava). Kaupunkikuvatoimikunta miettii keinoja väylien maisemakuvan parantamiseksi.

KIIREELLISET TOIMENPIDETARPEET:

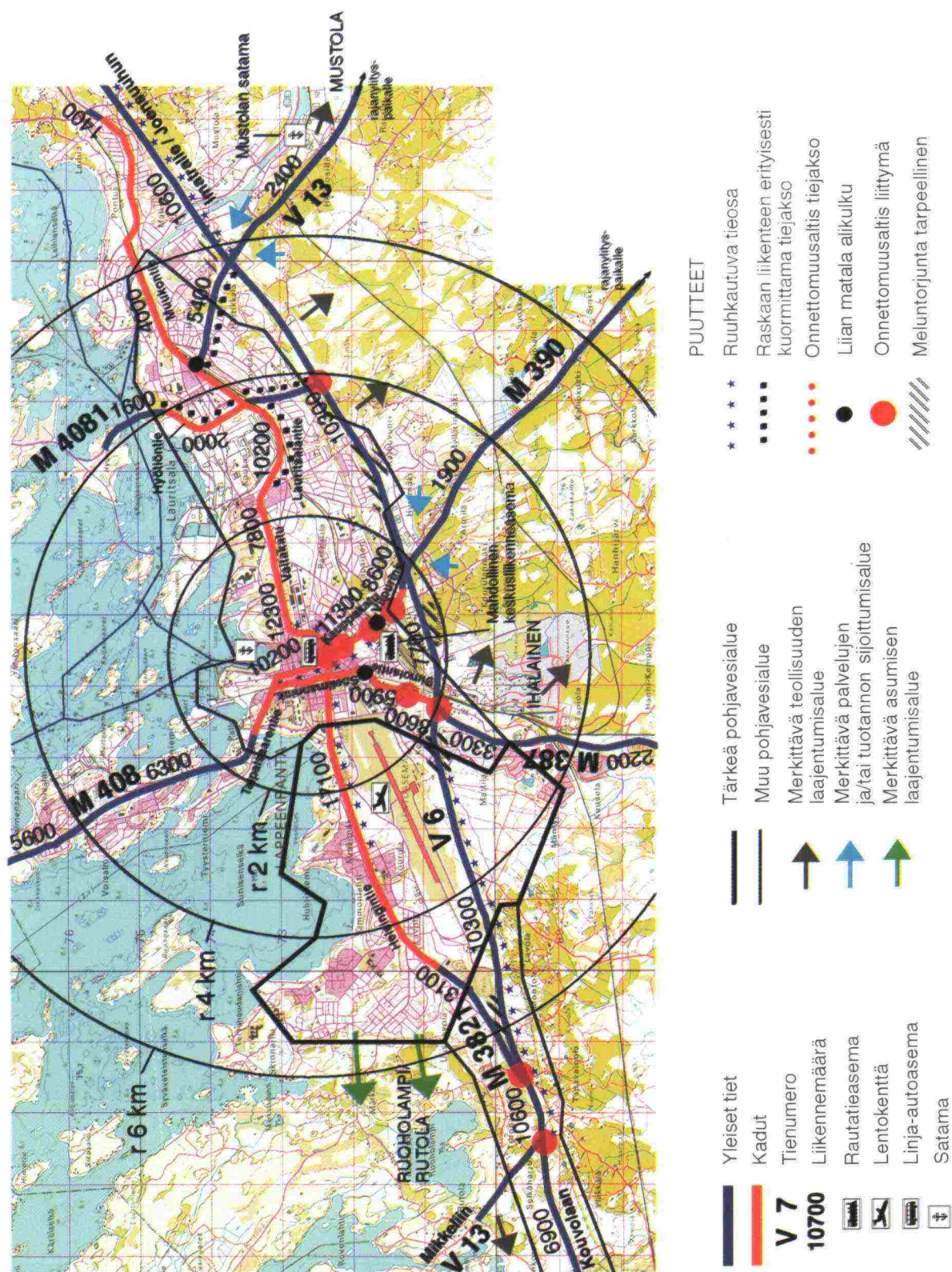
1. Melunsuojaustoimenpiteet v 6 (t)
2. Viitoituksen ja opastuksen uusiminen (t, k)
3. Keskustan liikennejärjestelyt, mm. Komppalan-kadun-Viipurintien liikenneturvallisuus (k)
4. Viherympäristön parantaminen kehittämissuunnitelman mukaisesti Lauritsalassa (k)

MUITA:

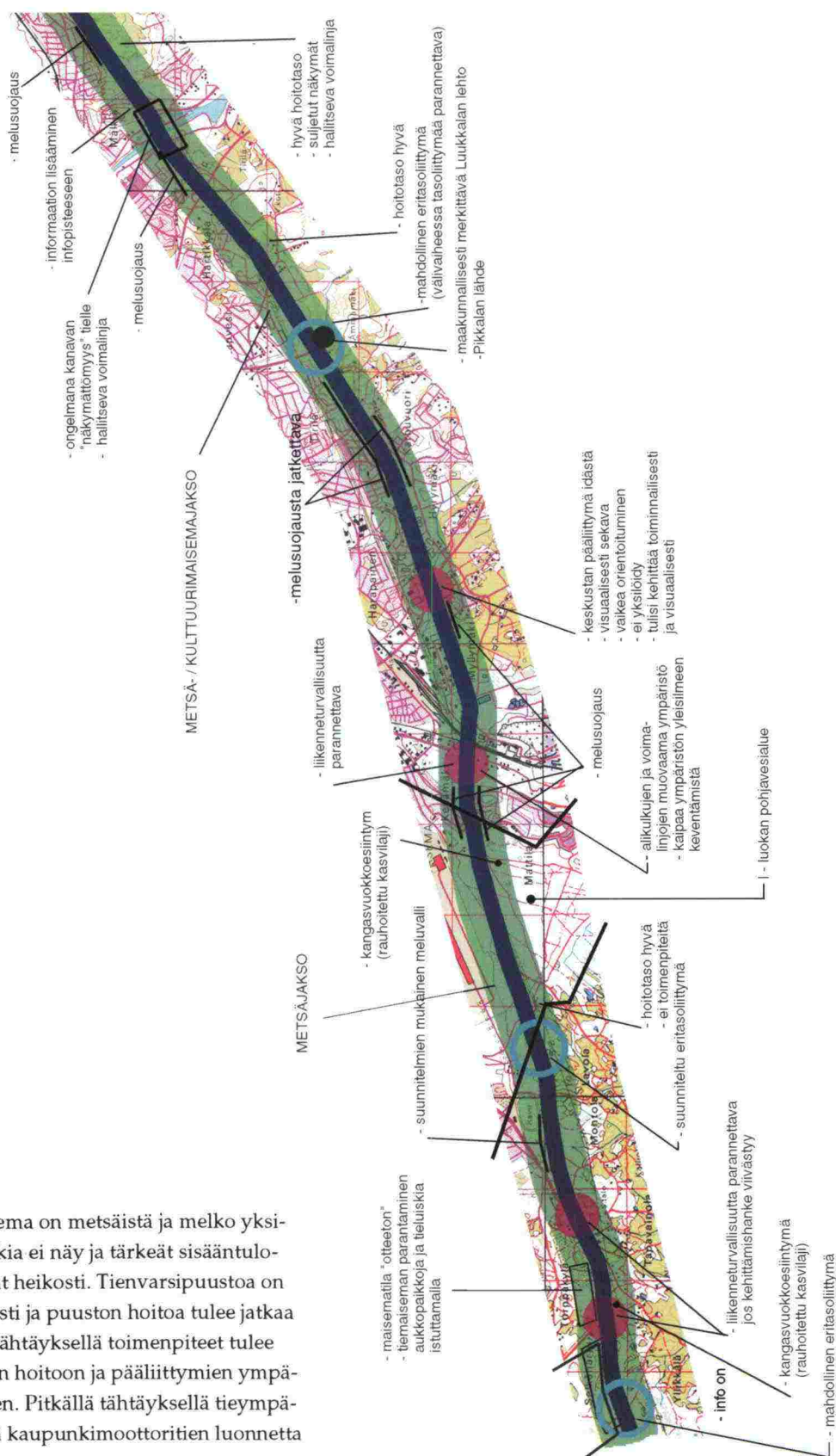
1. V 6 kehittäminen moottoritieksi (t)
2. Maisemanhoito (v 6, m 408, m 390) (t)



Kuva 84 Valtatien 6 harjumetsää ja harvennettua tienvarsipuustoa



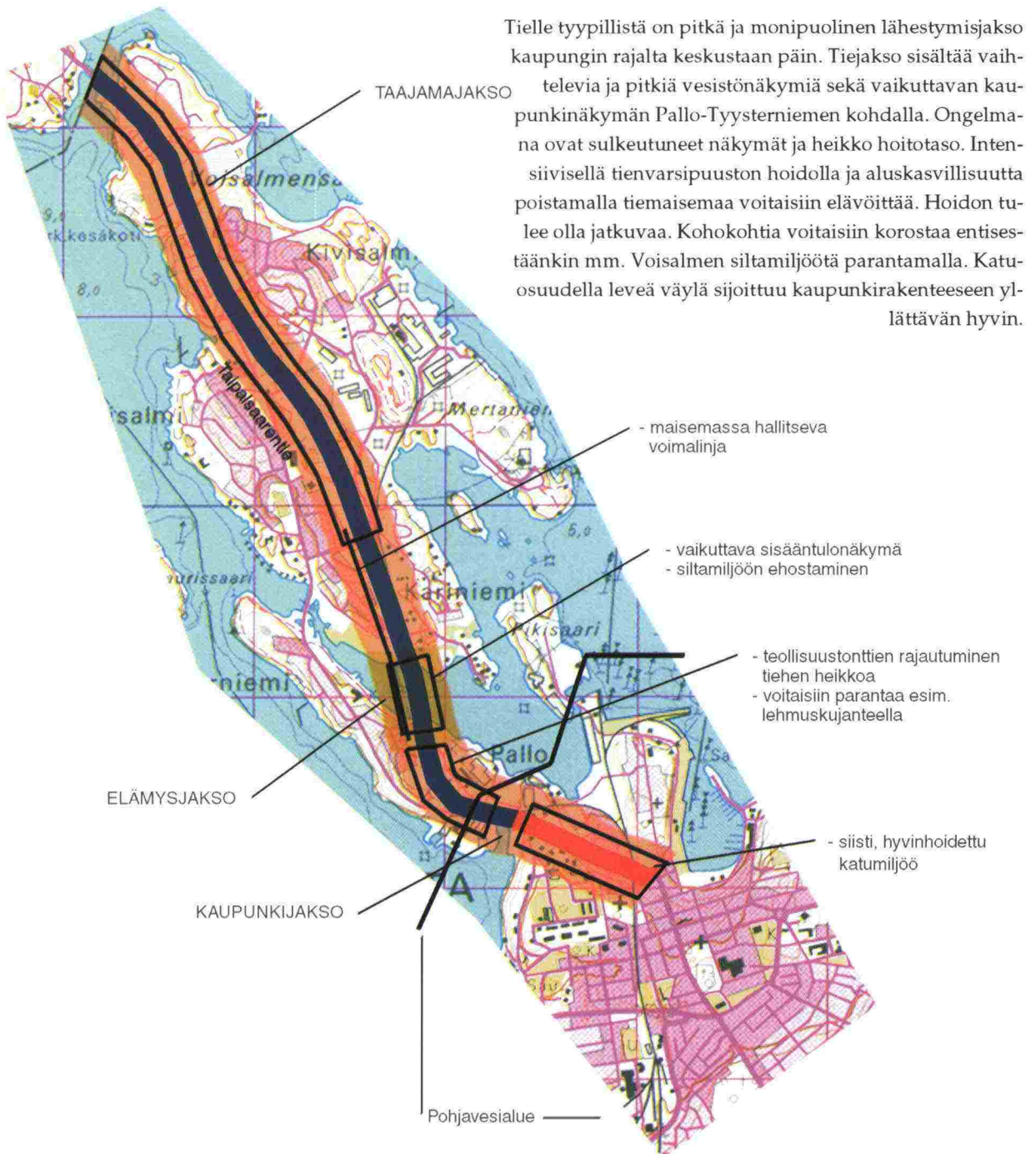
Kuva 85 **Lappeenranta**, selvitysalue, tarkasteltavien tiejaksojen nykytilanne



Valtatie 6:n tiemaisema on metsäistä ja melko yksitoikkoista. Kaupunkia ei näy ja tärkeät sisääntulokohdat hahmottuvat heikosti. Tienvarsipuustoa on raivattu onnistuneesti ja puuston hoitoa tulee jatkaa edelleen. Lyhyellä tähtäyksellä toimenpiteet tulee kohdistaa maiseman hoitoon ja pääliittymien ympäristön parantamiseen. Pitkällä tähtäyksellä tieympäristöä tulisi kehittää kaupunkimoottoritien luonnetta korostavana.

Kuva 86 **Helsinki - Joensuu - Jyväskylä V6** (Ohikulkutie / tangenttiväylä)

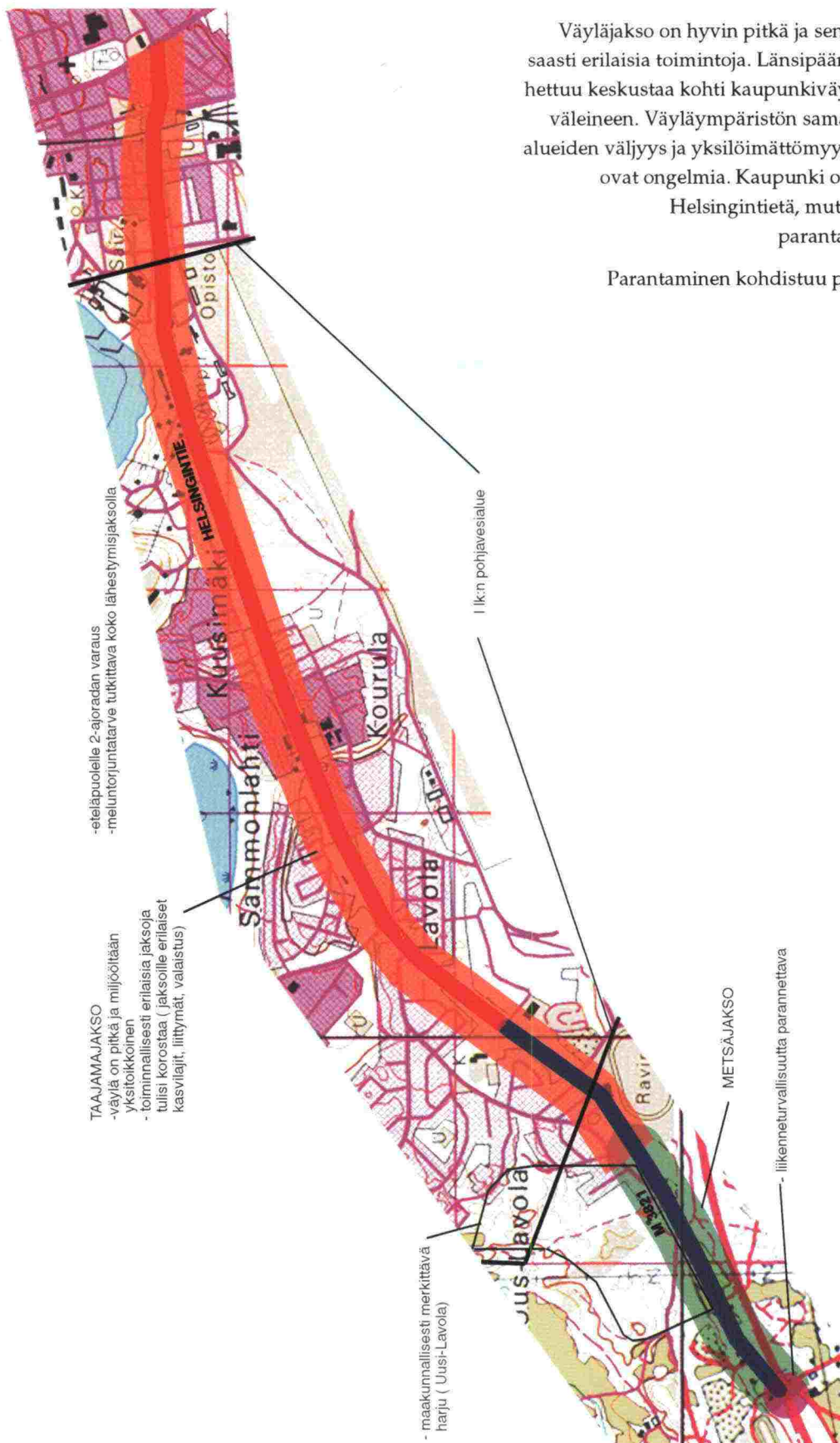
Tavoitteena on kehittää tietä korkealuokkaisena valtatienä (kaupunkimoottoritienä), joka palvelee sekä läpikulkua että kaupunkiin tulevaa liikennettä



Kuva 87 **Lappeenranta - Taipalsaari - Savitaipale M 408**

(Yhdystie / säteittäinen sekaliikenneväylä)

Tavoitteena on kehittää tietä Taipalsaaren ja Lappeenrannan välisenä yhteytenä sekä yhtenä kaupungin pääväylänä pohjoisesta.

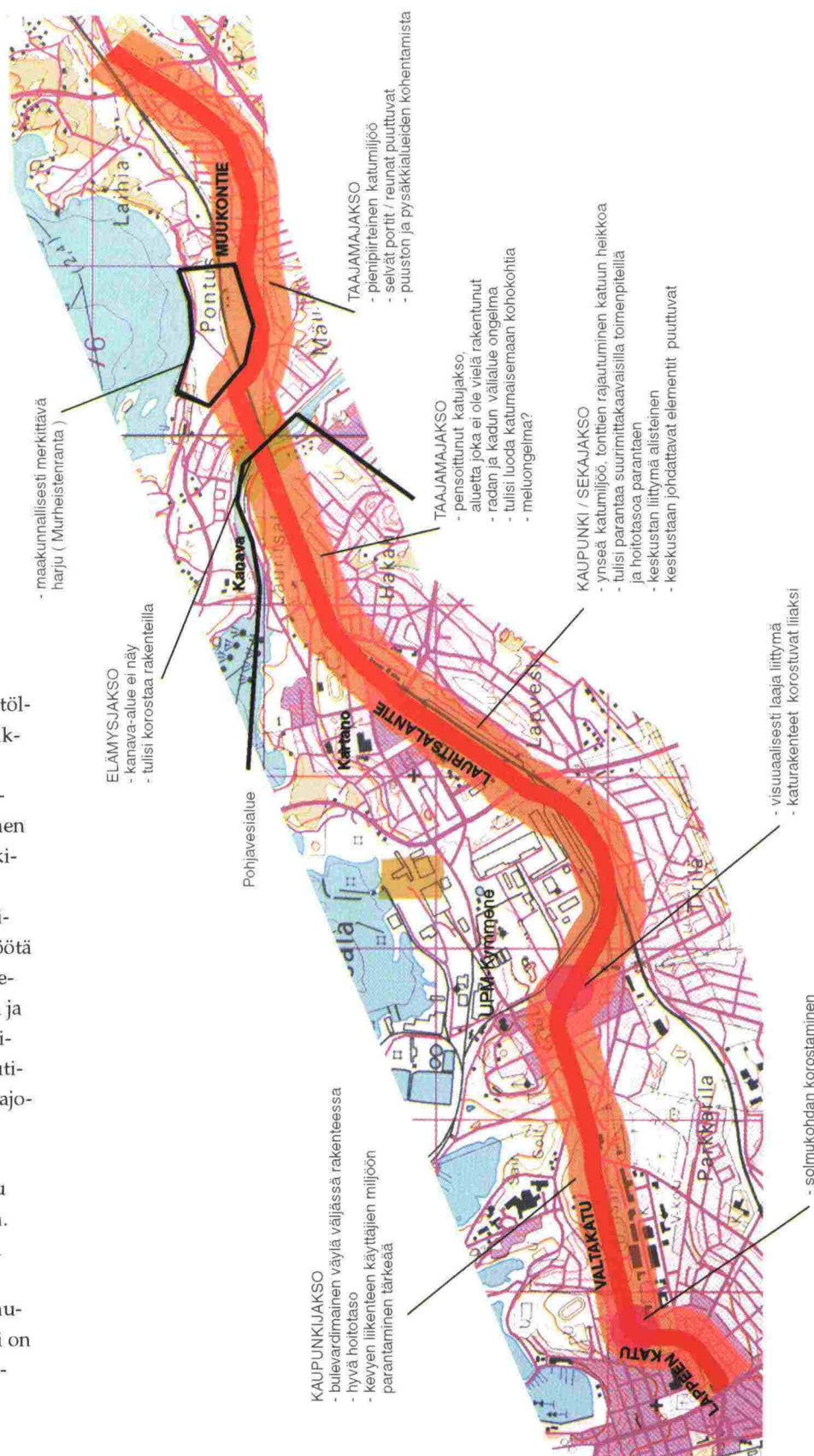


Väyläjakso on hyvin pitkä ja sen varteen sijoittuu runsaasti erilaisia toimintoja. Länsipään maantiemäisyys vaihettuu keskustaa kohti kaupunkiväyläksi tiheine liittymäväleineen. Väyläympäristön samankaltaisuus, liittymäalueiden väljyys ja yksilöimättömyys sekä paikan tasoerot ovat ongelmia. Kaupunki on tietoisesti kehittänyt Helsingintietä, mutta miljöön käsittelyssä parantamista on vielä jäljellä.

Parantaminen kohdistuu pääosin katuosuudelle.

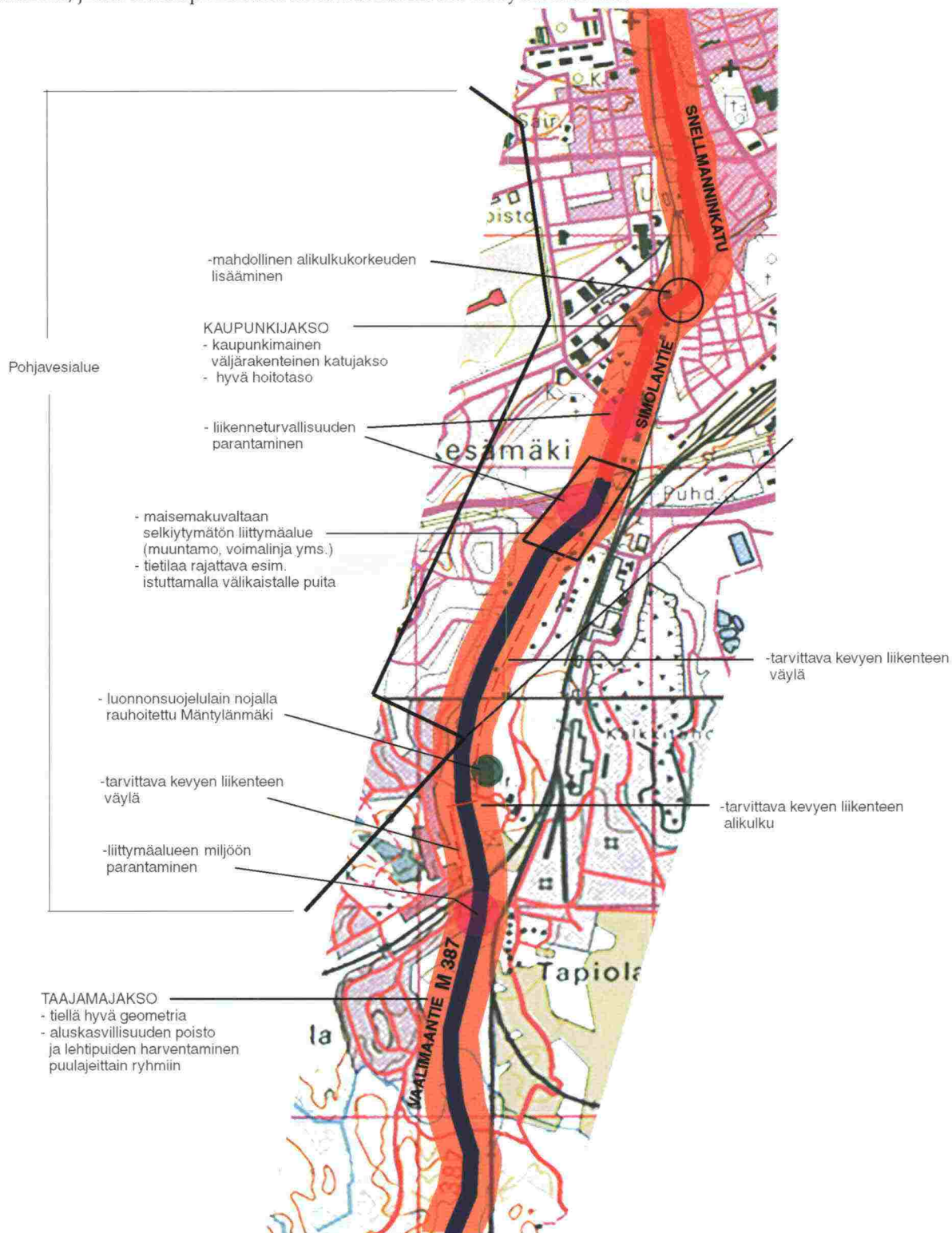
Kuva 88 **M 321 - Helsingintie** (Valtatien 6 rinnakkaistie / säteittäinen sekaliikenneväylä)
Tavoitteena on kehittää tietä merkittävänä läntisenä kokoojakatuna

Tieosuus sisältää tieympäristöltään samankaltaisia pitkiä jaksoja, jotka kuitenkin eroavat toisistaan selkeästi. Lauritsalantien leveä, bulevardimainen osuus sopii väljään kaupunkirakenteeseen hyvin. UPM-Kymmenen tehtaiden takapihamainen ympäristö ja miljöötä hallitsevan Lauritsalantien leveys massiivisine luiskineen ja muine ympäristön häiriötekijöineen ovat epäkohtia. Katutallassa on varauduttu toiseen ajorataan, joka aiheuttaa mitta-kaavaongelman. Väyläympäristön apea ilme johtuu paljolti heikosta hoitotasosta. Muukontien pienipiirteinen katumiljöö sisältää paljon herkkiä ympäristöarvoja. Kaupunkikuvan kohentamiseksi on laadittu ympäristön parantamissuunnitelma (Lauritsala lehteväksi, 1994).



Kuva 89 *Lappeenkatu - Valtakatu - Lauritsalantie*
 (Valtatien 6 rinnakkaisistie / pääkokooja / säteittäinen sekaliikenneväylä)
 Tavoitteena on kehittää katu yhtenä kaupungin pääkatuna.

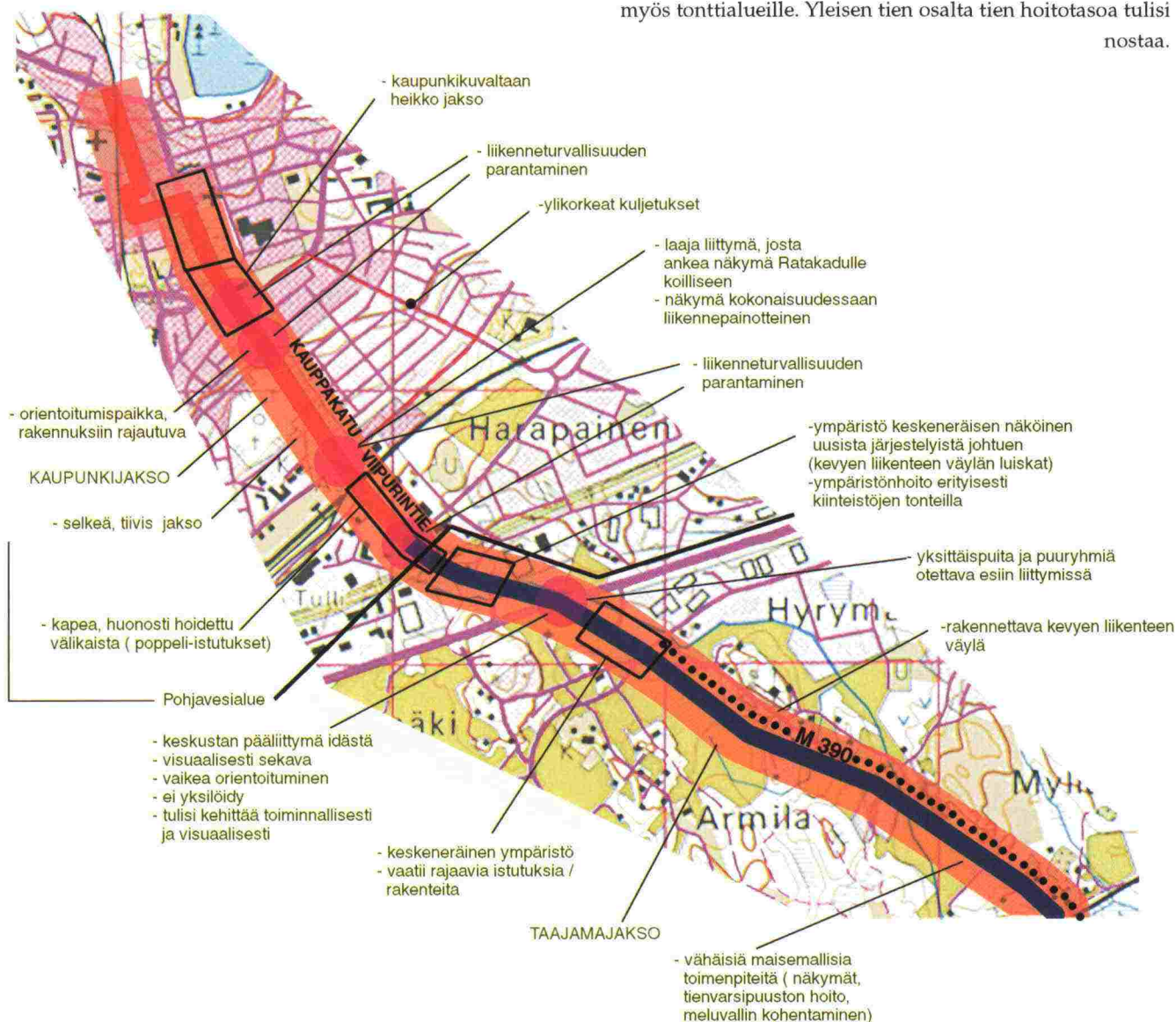
Väylä jaksottuu selkeästi: Snellmaninkadun osuus on väljä rakenteinen ja hyvin hoidettu kaupunkijakso, Simolantien varrella on paljon teollisuutta ja Vaalimaantie on pääosin metsäjaksoa. Kaupunkikuvallinen ongelmajakso sijaitsee valtatie 6 liittymäalueella, jonne toimenpiteet tulisi keskittää. Katuosuus on hyvin hoidettu.



Kuva 90 **Lappeenranta - Vaalimaa M 387**
(Eteläinen sisääntulotie / säteittäinen sekaliikenneväylä)

Tavoitteena on kehittää väylää eteläisenä pääsisääntulona ja osana seudullista yhteyttä Vaalimaan suuntaan

Tieosuus jaksottuu vilkasliikenteiseen sisääntulokatuun ja väljärakenteiseen maantiejaksoon. Kaupunkikuvallista parantamista on Kauppakadun pohjoispäässä sekä Viipurinkadulla (katutilan muodostus heikkoa). Toivottavaa olisi, että maisemanhoitotoimenpiteet voitaisiin ulottaa myös tonttialueille. Yleisen tien osalta tien hoitotasoa tulisi nostaa.



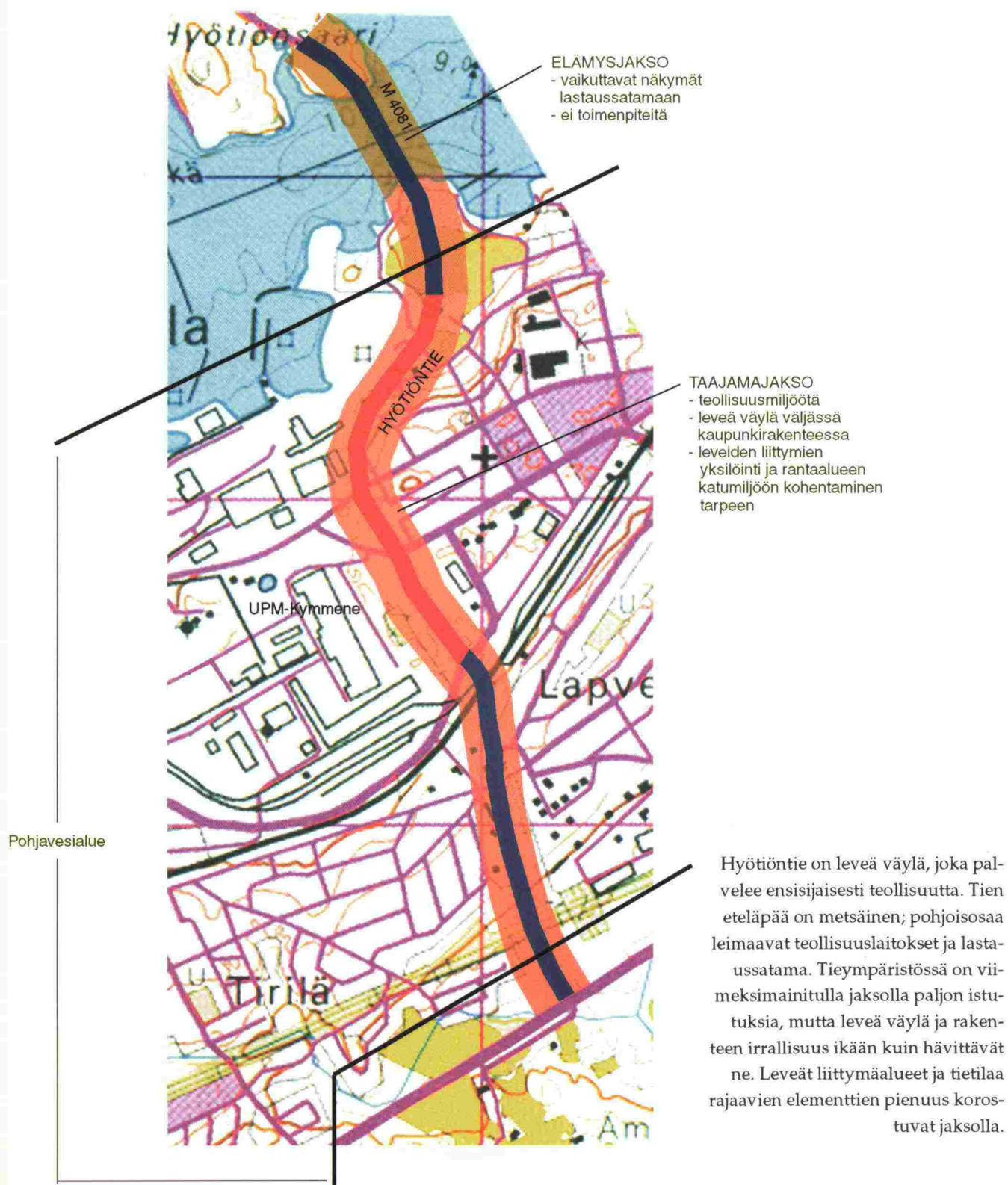
Kuva 91 **Lappeenranta - Vainikkala M 390**
(Eteläinen sisääntulotie / säteittäinen sekaliikenneväylä)
Tavoitteena on kehittää väylää eteläisenä pääsisääntulona sekä seudullisena yhteytenä Vainikkalan rautatieasemalle.



Kuva 92

Kokkola - Nuijamaa V 13

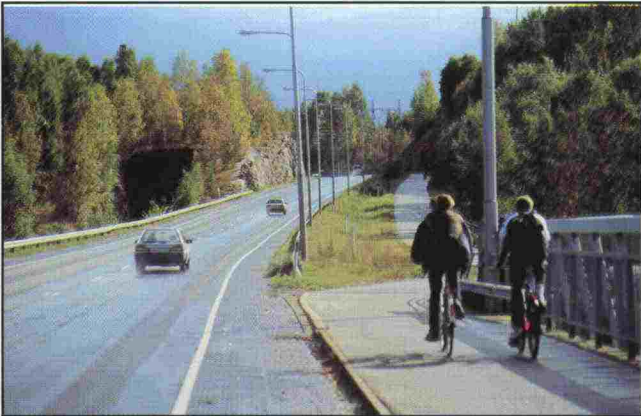
(Yhdystie Venäjältä valtatielle 6 ja Lappeenrantaan / säteittäinen sekaliikenneväylä)
Tavoitteena on kehittää väylää osana kansainvälistä yhteyttä Nuijamaalle / Pietariin.



Kuva 93 **Teollisuustie - Hyötiöntie - M 4081**

(Yhdystie / säteittäinen sekaliikenneväylä)

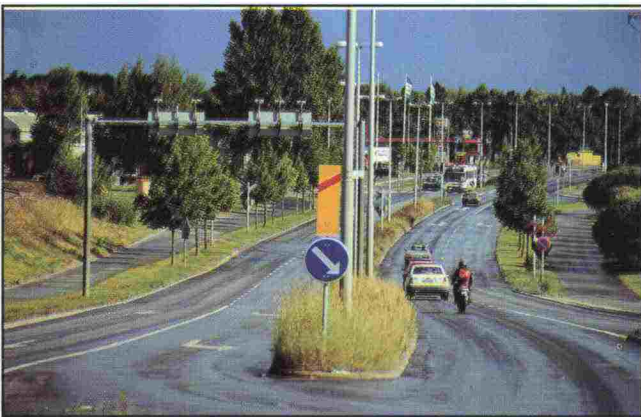
Tavoitteena on kehittää tietä kaupungin keskustan lähialueita palvelevana yhdystienä



Kuva 94 Maantie 408 sijoittuu vesistömaisemaan, jolle ominaista ovat pitkät näkymät. Tienvarsipuusto on hoitamaton ja niin tiheää, että näkymät peittyvät



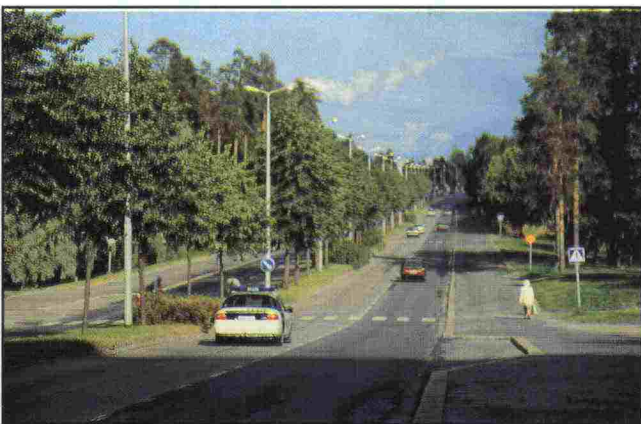
Kuva 97 Tiejakson yhtenä ongelmana on kasvillisuuden heikko hoitotaso (m 390)



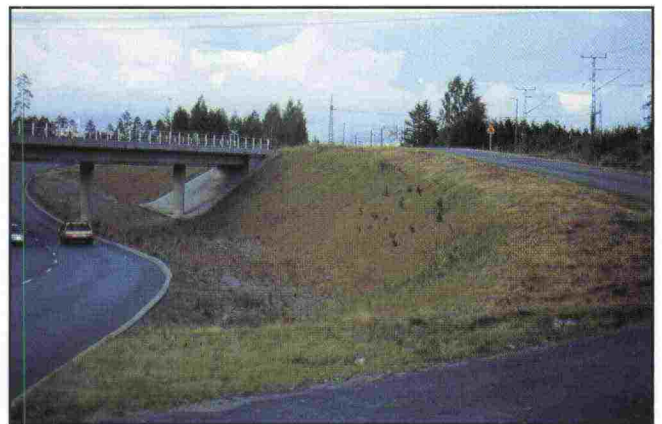
Kuva 95 Lappeenrannan keskustasta löytyy sekä hyvin rajattua katutilaa että väylämäistä tiemiljöötä



Kuva 98 Kauppakadun katutila rajautuu hyvin



Kuva 96 Lauritsalantietä parhaimmillaan ja



pahimmillaan

2.9 Mikkeli

Kaupunkirakenne ja maankäyttö

Mikkelin kaupunki sijaitsee Etelä-Savon järvi-alueella Saimaan luoteisosassa ja se on läänin hallinnollinen keskus. Kaupunki sijaitsee tärkeässä liikenteellisessä solmukohdassa. Kaupunkirakenteen perustana on C.L.Engelin ruutukaava vuodelta 1838.

Kaupunki on perinteisesti yksikeskustainen. Graanin alueella on mittava automarket - liikekeskus. Sen tuntumaan on rakentumassa uudenlainen asunto- ja työpaikka-alue. Yleiskaavan 1990 - 2010 mukaan kaupunkirakenteen ja kaupunkikuvan tavoitteena on "eheyttää ja laajentaa kaupunkirakennetta niin, että asumis-, palvelu-, työpaikka- ja virkistysalueet jakautuisivat tasaisesti ja jo tehdyt investoinnit käytetään tehokkaasti" sekä "vaalia kaupunkikuvasa pienmittakaavaisuutta ja historian kerroksellisuutta sekä luonnon monimuotoisuutta".

Tulevaisuuden laajentumisalueita kaupungilla on suunnitelmien mukaan pääasiassa Tuskun alueella lännessä, Savisillan alueella pohjoisessa ja Tupalan alueella koillisessa.

Luonto, maisema ja kulttuurihistoria

Kaupunkialue sijaitsee maastoltaan mielenkiintoisessa paikassa harjujen ja vesistön solmukohdassa. Maaston muodot ovat voimakkaat ja ympäristö suhteellisen metsäistä. Päätieverkko on maaston ehdoilla kehittynyt, mutta sisääntulotiet sijoittuvat maisemallisesti ja kaupunkirakenteen kannalta keskeisille alueille. Savilahden rannoista kehitetään viheralueita antamalla nykyisen puuston kasvaa. Kantatien 72 ja Kenkäveron sekä v 13 pohjoisrampit ovat hyvin peitteisiä. V5/13 liittymäalue on kokonaisuutena takapihamainen ja sitä tulisi kehittää ensi sijassa maankäytön keinoin.

Valtateiden 5 ja 13 vaikutuspiirissä sijaitsee alueen tärkein pohjavesialue (Pursiala), jolle ollaan laatimassa suojaussuunnitelmaa. V 13 vaikutuspiirissä on Urpolanjokilaakson luonnonsuojelualue.

Pääväylästä

Pitkämatkainen päätieliikenne, joka ennen kulki kaupungin keskustan läpi, käyttää nykyään sille tarkoitettuja ohitusteitä (V5 ja V13). Ohitusteiltä keskusta on hyvin saavutettavissa eri puolilta kaupunkia. Juvantie, Savilahdenkatu, Otavankatu ja Maaherrankatu entisinä "valtatieliikenteen pääväylinä" ovat edelleen merkittäviä sisääntuloyhteyksiä. 5-tieltä. Uusiina sisääntuloina toimivat Vilhonkatu keskustassa sekä mm. Graaniin johtava Tuppuralankatu.

Päätiet ja -katujaksot toimivat kaupunkirakenteessa hyvin sisääntuloliikenteen jakautuessa usealle väylälle.

Suunnitelmassa on molempien valtateiden kaksiajorataisten osuuksien jatkaminen ja kaupungin keskustan katuverkon jäsentely keskittämällä kaupunginosien välinen liikenne muutamille pääkaduille.

Kaupunkikuva ja tiemiljö

Kaupunkirakenne on melko tiivis laajentumista estävien luonnonolosuhteiden takia. Keskusta-alue on kaupunkimainen ja katutilat selkeitä pitkälti ruutukaavan ansiosta. Kaupungilla on selkeä keskipiste ja kaupunkikokoon sopiva silhuetti. Yleiskaavassa kohennettaviksi alueiksi on määritelty erityisesti keskustan itäinen julkisivu sekä sataman ja radan varren kaupunkimaisemat.

Pääteiden pitkät lähestymisjaksot viestittävät kaupungista ja keskusta-alue voidaan havaita kaukaakin eri suunnasta lähestyttäessä. Keskustassa kaupunkikuvallisena ongelmana ovat ylileveät katutilat tarkastelluilla tiejaksoilla. Sisääntulo- ja yhdysteiden osalta kaupunkikuvalaisia ongelmia aiheuttavat niiden varteen sijoittuvat rakentamattomat alueet ja tien ylileveä mittakaava kaupunkirakenteessa. Mikkelin avoimessa kaupunkimaisemassa liittymien ja alikulkujen tasoerot korostuvat. Kaupunkikuvallisia käyntikortteja ovat 5-tien ja 13-tien näkymät kaupunkialueella, tori sekä Kenkäveron ja Graanin alueet.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

AJONEUVOLIIKENNE

Mikkelissä liikenteelliset ongelmat yleisillä teillä ovat lähinnä keskittyneet alueille, jonne on jo laadittu parantamissuunnitelmia. Samoin keskusta-alueelle on laadittu liikenne- ja ympäristösuunnitelma, jolla pyritään parantamaan keskustan toimivuutta, pienentämään liikenteen haittavaikutuksia ja parantamaan liikenneturvallisuutta liikenteen sujuvuuden kärsimättä. Graanin market-alueen valmistuttua on liikenne keskustassa jossain määrin rauhoittunut, mutta ongelmat ovat siirtyneet valtatielle.

Valtatiellä 5 liikennemäärät vaihtelevat tarkastelualueella välillä 6100-14100 ajon./vrk ja valtatiellä 13 välillä 3200-16500 ajon./vrk (KVL-95). Muuten yleisten teiden liikennemäärät ovat tarkastelualueella 2600-10800 ajon./vrk. Katuverkolla liikennemäärät ovat keskusta-alueella 10300-18100 ajon./vrk.

Ajoittaista ruuhkautumista esiintyy valtateillä 5 ja 13 sekä ajoittain keskustan sisääntulokaduilta. Ruuhkat ovat keskittyneet alueille, joille on jo laadittu parantamissuunnitelmia. Tuppuralan liittymässä valtatiellä 5 on Graanin market-alueen liikenteestä johtuen toimivuusongelmia, joiden poistamiseksi on ryhdytty toimenpiteisiin.

Keskusta-alueen katuverkon kokonaiskapasiteetti on niin suuri, että eräiden keskustan katu-
jen toiminnallisen luonteen kehittäminen ja "rauhottaminenkin" on mahdollista liikenteen sujuvuuden juurikaan kärsimättä. Myöskään merkittäviä liittymien toimivuusongelmia ei keskusta-alueella esiinny.

Raskaan liikenteen erityisesti kuormittamia tiejaksoja ei tarkastelualueella ole. Valtatie 13 koetaan kuitenkin kasvavalle tavaraliikenteelle liian heikkotasoiseksi. Ylikorkeiden kuljetusten reitit ovat toimivia ja puutteellisia alikulkukorkeuksia tarkastelualueella ainoastaan yksi. Suuntauspuutteita tarkastelualueella on sekä valtatiellä 5 nelikaistaisesta osuudesta pohjoiseen että kantatiellä 62.

Opastusta on Mikkelissä kehitetty esimerkillisesti erityiskohteiden, kuten matkailun osalta. Tarkoitus on edelleen lisätä tauluja ja ennakkopasteita.

Tarkastelualueella esiintyy runsaasti onnettomuusalttiita liittymiä. Ne ovat keskittyneet lähinnä keskusta-alueelle ja valtatielle 13. Samoin vaaralliset tieosat ovat keskittyneet valtatielle 13. Keskustassa erityisesti Maaherrankadulla, Porrassalmenkadulla, Raatihuoneenkadulla ja Savilahdenkadulla on tapahtunut runsaasti onnettomuuksia. Savilahdenkadulla onnettomuuksien yhtenä syynä on suuret ajonopeudet. Myös Juvantiellä ajonopeudet ovat kasvaneet aiheuttaen turvattomuutta tienkäyttäjille.

KEVYT LIIKENNE

Mikkelissä kevyttä liikennettä on koko kaupunkialueella ja katuverkolla on kattava kevyen liikenteen verkko. Yleisillä teillä on kevyen liikenteen väyliä valtatiellä 5 sekä kaupungin eteläpuolella valtatiellä 13 ja kantatien 62 alussa Porrassalmen paikallistien liittymään.

Kevyen liikenteen yhteyspuutteita on säteetäissuunnissa v 13/15 ja v 5 välillä sekä valtatiellä 13 Silvastin ja Tuukkalan välillä. Kantatiellä 62 on puutteena Porrassalmen kapeat pientareet paikallistien liittymästä Tornimäen tiehaaraan. Mikkelin ydinkeskustaan eri kaupunginosista johtavat väylät eivät kytkeydy toisiinsa. Savilahdenkadun ja Maaherrankadun suunnilta puuttuvat tuloväylät.

JOUKKOLIIKENNE

Joukkoliikenteen reitistö on alueellisesti kattava ja vuorotiheys kohtuullinen. Kaupungin pääsisääntulot ovat myös joukkoliikenteen runkoväyliä. Mikkelin kaupunki on mukana liikenneministeriön Sampo - projektissa, jonka tavoitteena on mm. matalalattia-monipalvelubussikaluston hyödyntäminen.

Mikkelin keskustan kaikki joukkoliikennepalvelut pyritään tulevaisuudessa keskittämään yhden korttelin etäisyydelle - rautatieasema, uusi linja-autoasema, paikallisliikenteen pääpysäkit, taksiasema. Tavoitteena on kytkeä joukkoliikenneterminaalit kiinteästi ydinkeskustan sisäisen liikenteen verkkoon, jatkoyhteyksiin ja myös henkilöautoliityntäyhteyksiin liikenneaseman pysäköintilaitoksen avulla.

Raideliikenteen yhteydet Mikkelistä ovat hyvät. Mikkelissä on myös lentokenttä, jolta liikennöi arkisin kolme vuoroa Helsingin suuntaan (yksi Lappeenrannan kautta).

LIIKENNEMELU JA PÄÄSTÖT

Tarkastelualueella on useita meluongelma-alueita sekä valtatie 5 että 13 varrella. Näistä valtatieltä 5 tiepiirin meluntorjuntaohjelmaan kuuluvat Urpolan pohjoisosa ja Launiala. Valtatie 13 on kokonaisuutena myös melun kannalta ongelmallinen. Meluntorjuntaohjelmaan siltä kuuluvat Kattilansillan ja Moision kohdat. Lisäksi paikallistien 15105 varrella Rantakylässä on tiepiirin ohjelmaan kuuluva meluntorjuntakohde. Keskusta-alueella esiintyy liikennemelua, mutta erityisiä suojaustoimenpiteitä ei ole katsottu tarpeelliseksi.

Keskusta-alueella odotetaan keskustan liikennejärjestelyjen parantavan melu- ja päästötilannetta kokonaisuuden kannalta katsoen. Tarkastelualueella ei päästötilannetta ole kuitenkaan todettu huonoksi.

Johtopäätökset ja toimenpiteet

Mikkeli on selkeästi yksikeskustainen kaupunki. Valtatietasoiset pääväylät v 5 ja v 13 sijoittuvat esikaupunkialueelle. Kaupunkiin on monta sisääntuloa. Keskustan katutilojen muodostus on hyvää. Keskustan katuverkon jäsentämiseksi on laadittu suunnitelma, jossa liikennettä keskitetään muutamille pääkaduille. Myös valtateiden kaksiajorataisten osuuksien jatkamisesta on laadittu suunnitelmia. Yleisesti ottaen kaikille liikenteellisille ongelmakohteille on laadittu suunnitelmia. V5/13 liittymä (Kaihu) on liikenteellisesti alimitoitettu ja myös ympäristön kannalta heikotasoisen. Liikenneonnettomuudet ovat keskittyneet valtatielle 13 sekä keskustaan. Kevyen liikenteen verkko on kattava. Puutteita esiintyy lähinnä valtatiellä 13, kantatiellä 62 sekä keskustassa mm. Maaherrankadulla ja Savilahdenkadulla. Joukkoliikenteen palvelutasoa pyritään nostamaan mm. keskittämällä keskustan palvelut lähelle toisiaan. Opastusjärjestelmää on uusittu ja sitä aiotaan laajentaa edelleen.

Ympäristön kannalta melu sekä pohjavesien suojelu ovat pääasiallisia ongelmia. Tiepiirin meluntorjuntaohjelman kohteita on sekä valtatiellä 5 että 13 ja Rantakylässä Otavan paikallistien varressa. Keskustajärjestelyt parantavat melu- ja päästöongelmia keskustan osalta. Pur-sialan pohjavesialueelle on laadittu selvitys- ja suojaussuunnitelma.

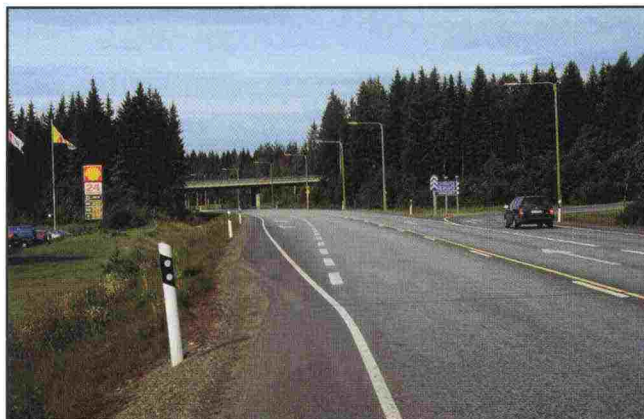
Mikkelin pääväylät ovat kaupunkimaisia. Ongelmajaksoja ovat lähinnä valtatie 5, 13 sekä Juvantie. Keskustaan laaditussa liikenne- ja ympäristösuunnitelmassa pureudutaan leveisiin katujaksoihin ja katuhierarkian kehittämiseen. Kaupunki toivoo nykyistä korkeampaa ja yksilöllistä varustetasoa sekä taideaiheita valta-teille 5 ja 13.

KIIREELLISET TOIMENPIDETARPEET:

1. *Melusuojaus (v 5 ja 13) (t), Launiala (k)*
2. *Pohjavesisuojaus (v 5, v 13, k 62) (t)*
3. *Kaihun liittymän parantaminen sekä v 5 parantaminen jaksolla v 13/Kaihu ja ideasuunnitelman laatiminen väylien kaupunkikuvan parantamiseksi (k, yr)*
4. *Graanin liittymäjärjestelyt (k) sekä 5-tien /k 72 liittymäjärjestelyt (t)*

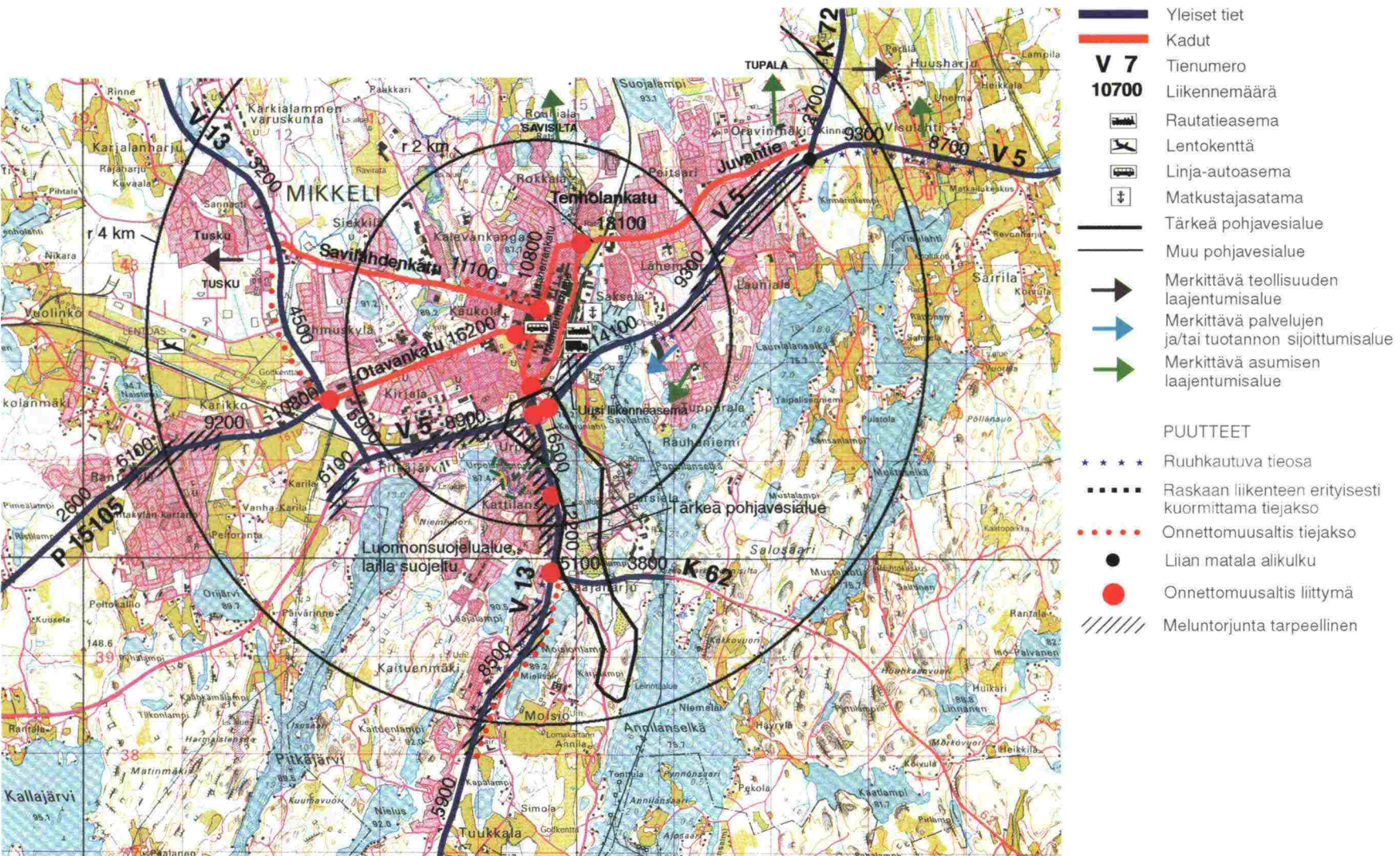
MUITA:

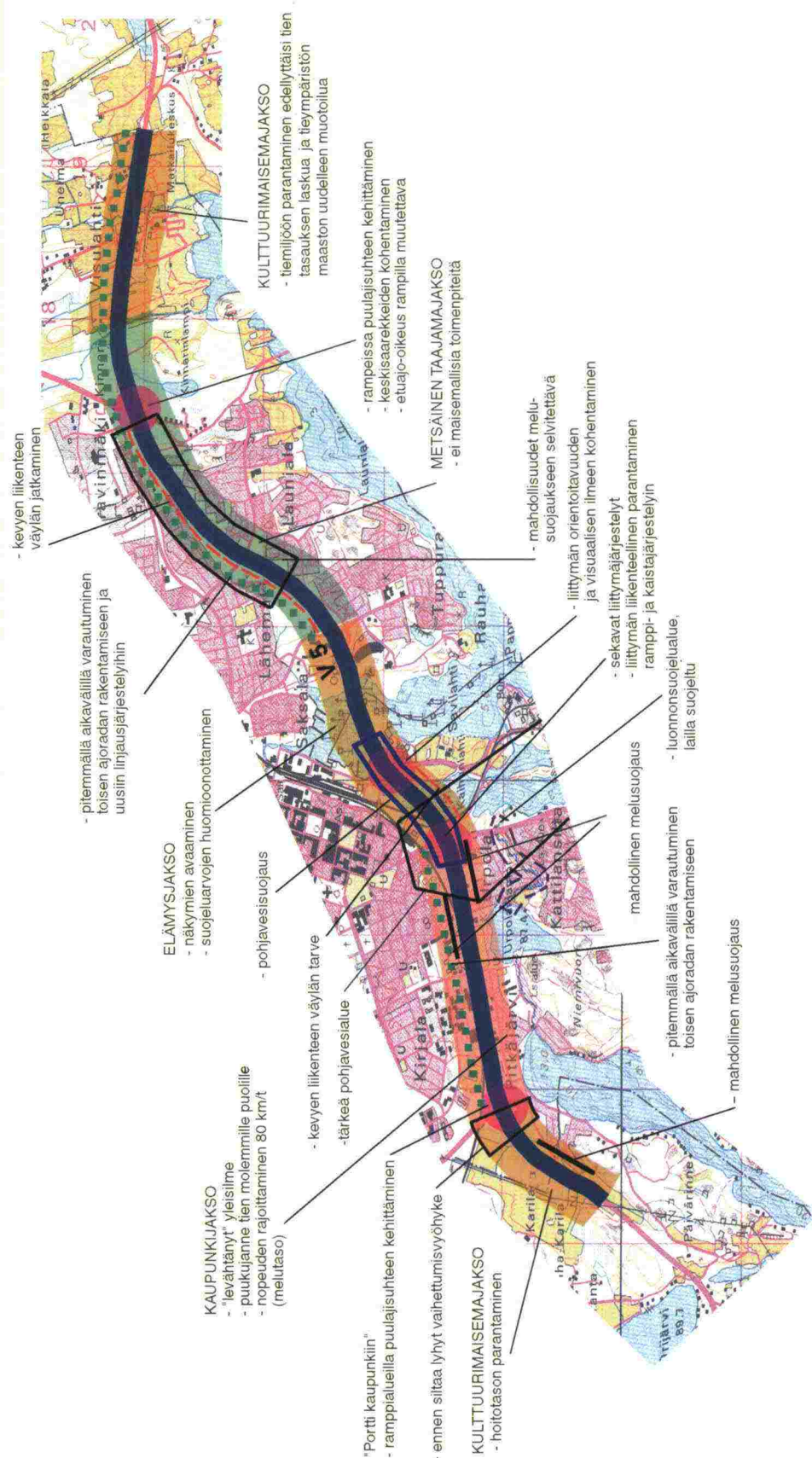
1. Keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet (k)
2. Kevyen liikenteen yhteyksien rakentaminen (v 5, v 13, k 62) (t)
3. Juvantien kehittämissuunnitelman laatiminen (y) (k)
4. Maisemanhoito ja viherhoidon tason nosto (v 5 ja v 13) (t,k,y)
5. Otavantien ja Savilahdenkadun liittymäjärjestelyt ja kehittämissuunnitelman laatiminen (ktt)



Kuva 99 Valtateiden 5 ja 13 liittymäalue on huomiota herättämätön

Kuva 100 Mikkeli, selvitysalue, tarkasteltavien tiejaksojen nykytilanne

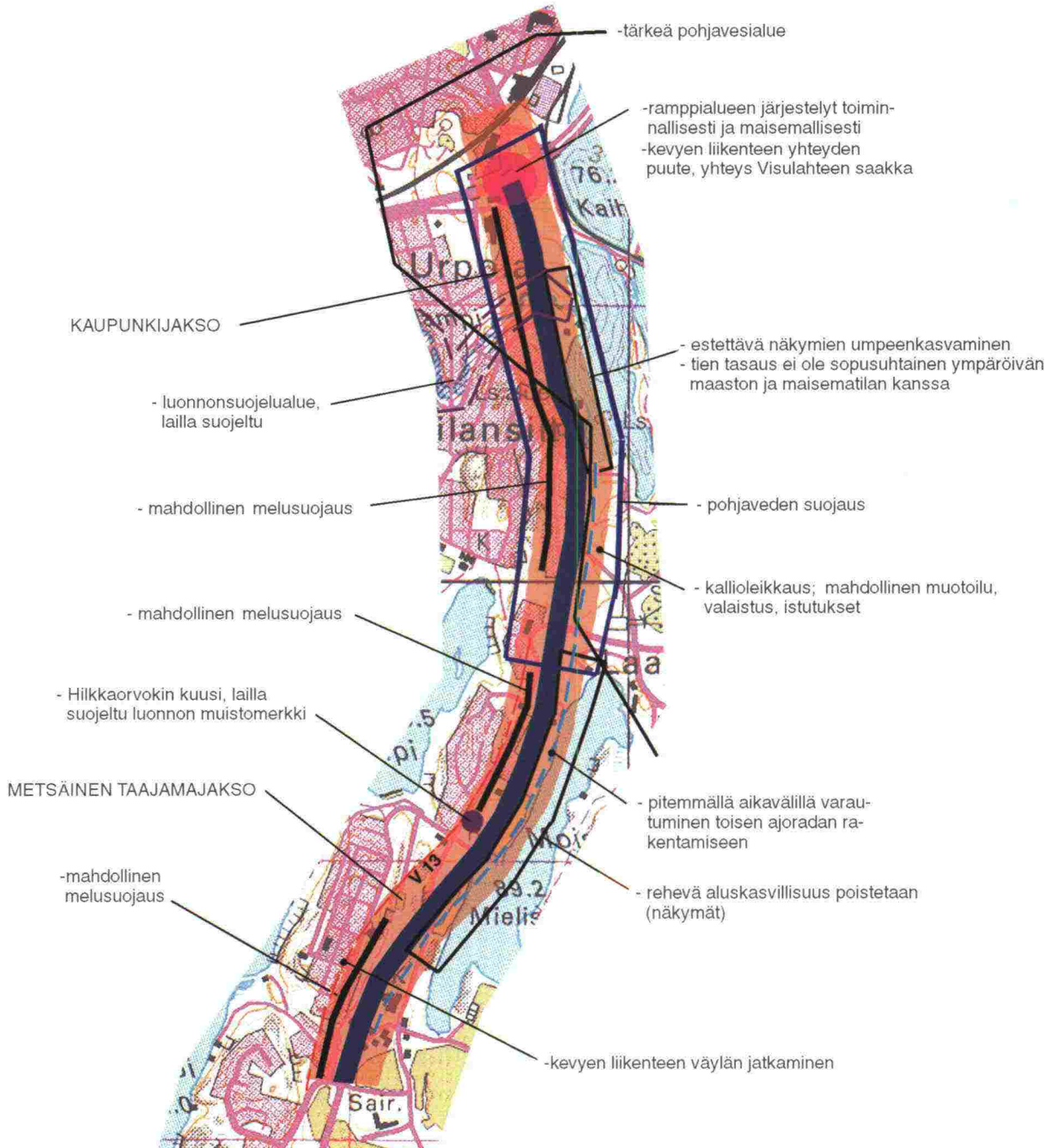




Kuva 101 **Helsinki - Sodankylä V 5** (Ohitustie / tangenttinväylä)

Tavoitteena on kehittää tietä osana etelä-itäsuuntaista kaupunkirakenteeseen kytkeytyvää valtakunnallista pääyhteyttä.

Valtatien sijainti kaupunkirakenteen keskellä aiheuttaa ensisijassa meluongelman. Tien nykyinen korkeusasema suhteessa ympäröiviin rakennuksiin ja maastoon on muuttanut alkuperäistä maisemakuvaa oleellisesti. Vaikka tie on taajamajaksolla selkeästi kaupunkimainen väylä, sen irrallisuus muusta ympäristöstä häiritsee - erityisesti kun kaupunkikuva itsessään pitkin silhuettinäkymineen on varsin tasapainoinen. Kevyen liikenteen kulkijoiden näkökulmasta katsoen tiemiljöötä voitaisiin ehostaa pienipiirteisiä aiheita luomalla. Alueelle on laadittu melu- ja pohjaveden suojausselvitys.

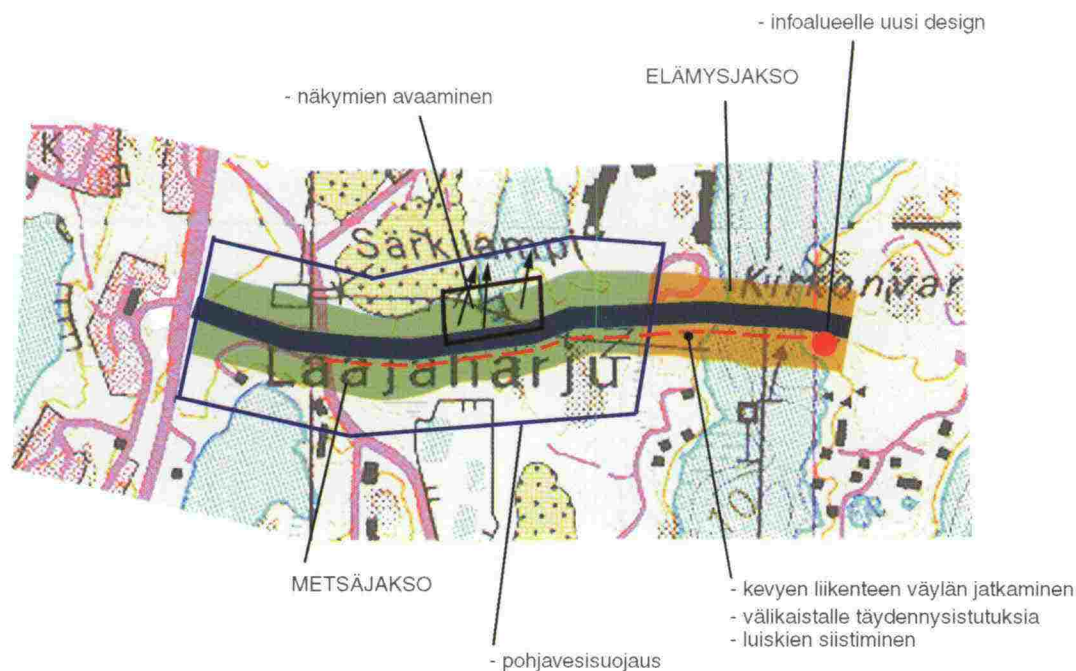


Kuva 102 **Kokkola - Nuijamaa V 13 (eteläinen)**
(Eteläinen sisääntulotie / säteittäinen sekaliikenneväylä)
Tavoitteena on kehittää tietä läpikulku- ja sisääntuloväylänä.

(Pohjoinen sisäntulotte / säteittäinen sekaliikenneväyää)
Tavoitteena on kehittää tietä valtakunnallisena läpikulkuväylänä.



Kantatie 62 sijoittuu pohjavesialueelle ja sen varressa on vain vähäistä maankäyttöä. Kirkonvarkauden silta on elämyskohde, joka luo tiejaksolle identiteetin. Tieympäristön hoitotasoa tulisi nostaa. Infopisteen ympäristö sillan kupeessa kaipaa kohentamista. Toimenpiteet olisi luontevaa tehdä pohjavesisuojauksen yhteydessä.



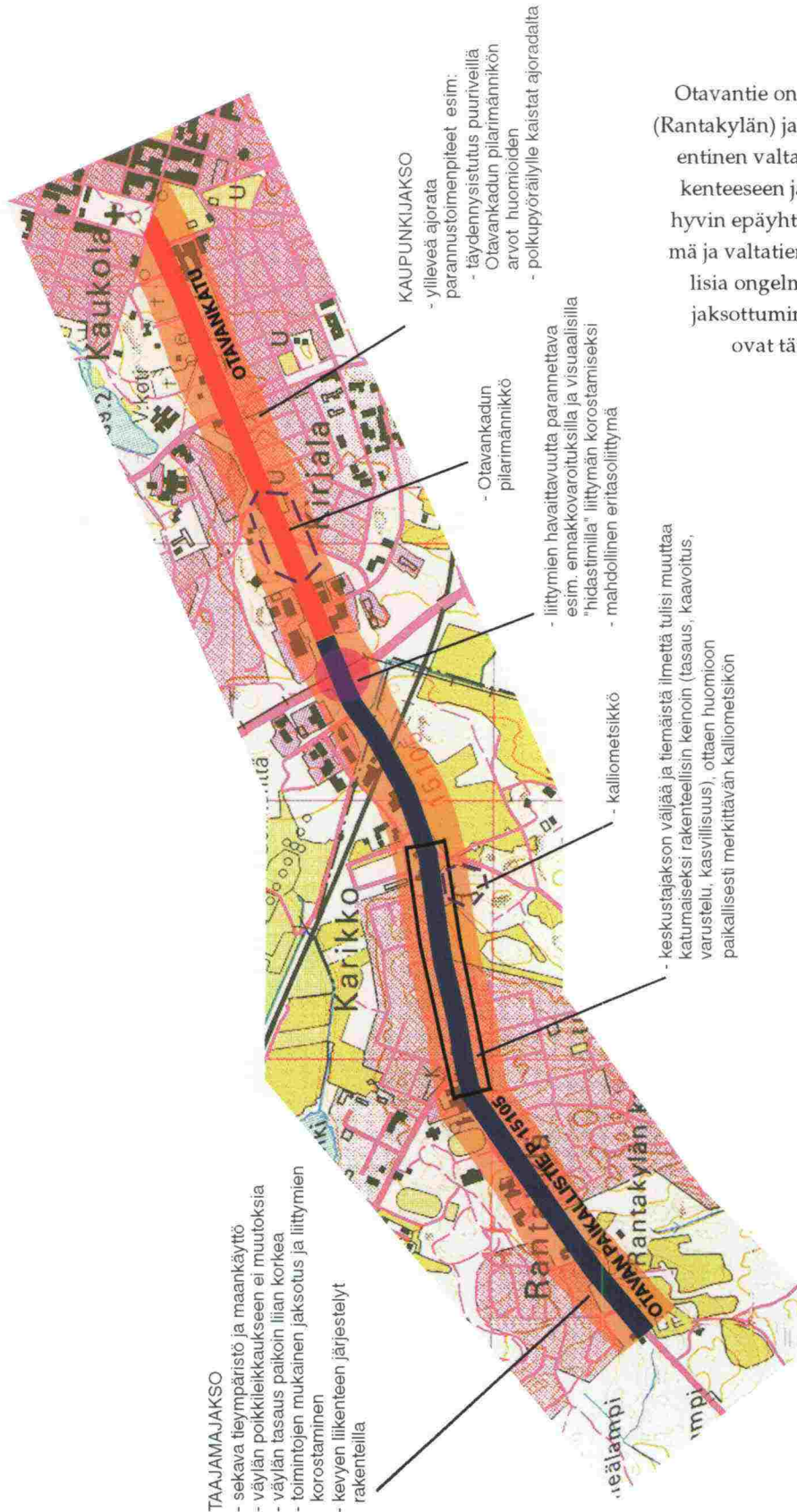
Kuva 104 **Mikkeli - Imatra K 62** (Sisääntulotie / tangenttiwaäylä)
Tavoitteena on tieympäristön parantaminen



Maaherrankatu on ilmeeltään leveä keskustakatu, jolle on esitetty toimenpiteitä keskustan kehittämissuunnitelmassa. Kaupungin tavoitteena on kehittää katua nykyistä vähemmän houkuttelevaksi läpiajoliikenteelle.

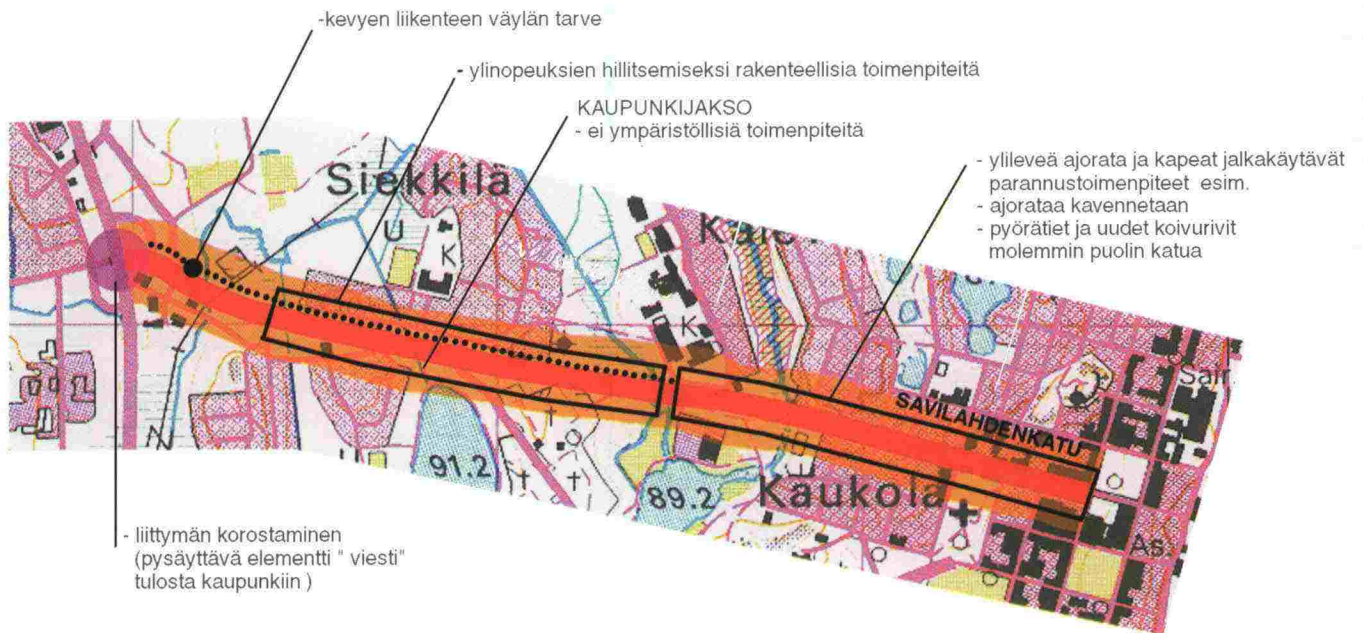
Juvantie on vanha valtatie 5, joka tällä hetkellä toimii kokoojaväylänä ja sisään tuloväylänä. Tiemiljöö on heikkotasoinen ja pääongelmana on tien ylileveä poikkileikkaus. Itäpäässä tiemiljöö on puistomainen. Tiemiljööön kohentaminen tulisi ulottaa tonteille asti erityisesti keskustaosuudella. Kaiken kaikkiaan tarvitaan kehittämissuunnitelma alueen yleisilmeen kohentamiseksi.

Kuva 105 **Maaherrankatu - Tenholankatu - Juvantie**
(Sisääntulokatu / säteittäinen sekaliikenneväylä)
Tavoitteena on vanhan valtatieteyhteyden kohentaminen viihtyisäksi pääkaduksi



Otavantie on Mikkelin maalaiskunnan keskustan (Rantakylän) ja kaupungin välinen yhdystie. Tie on entinen valtatie 5. Otavantie linjautuu väljään rakenteeseen ja siihen rajautuva rakennuskanta on hyvin epäyhtenäistä. Rantakylän keskustan liittymä ja valtatie 13 liittymäalue ovat taajamakuvalisia ongelmakohtia, joihin tulisi pureutua. Tien jaksottuminen yleisesti ja tietilan parantaminen ovat tärkeitä tavoitteita tien kehittämiseksi.

Kuva 106 **Otavan paikallistie P 15105** (Yhdystie / säteittäinen sekaliikenneväylä)
Tavoitteena on vanhan valtatie kohentaminen viihtyisäksi yhdys- ja kokoojatieksi.
Otavankatu. (Yhdystie / säteittäinen sekaliikenneväylä)
Tavoitteena on liian leveän katutilan jäsentäminen



Kuva 107 **Savilahdenkatu** (Sisääntulokatu / säteittäinen sekaliikenneväylä)
Tavoitteena on katutilan jäsentäminen välillä Raviradantie-Runeberginkatu.



Kuva 108 Jakso valtatiellä 5 välillä v 13 liittymä/Kaihu on tiemiljööltään kovailmeinen



Kuva 111 Tiealue on kaupunkirakenteessa leveä. Kevyen liikenteen alikulut tuottavat epämääräistä ympäristöä (v13)



Kuva 109 Kenkäveron ja Savilahden sillalta avautuu mielenkiintoisia näkymiä. Puuston raivaus on paikoin tarpeen



Kuva 112 Tiejakson eteläpää sijaitsee voimakkaassa leikkauksessa. Voimalinja on maisemassa hallitseva (v13)



Kuva 110 Savilahden siltamiljöötä kaiteineen tulisi viimeistellä



Kuva 113 Juvantie on ilmeeltään apeat leveine poikkileikkauksineen ja laajoine liittymineen

2.10 Pieksämäki

Kaupunkirakenne ja maankäyttö

Pieksämäki on rauhallinen ja luonnonläheinen puistokaupunki Pieksjärven rannalla. Se on myös eräs Suomen vilkkaimpia rautatieristeys-asemia. Vanha 1500-luvulla syntynyt pitäjä oli alueellisesti laaja käsittäen naapurikunnatkin. Kaupungin asemakaava on Otto-livari Meurmannin laatima.

Kaupunki on yksikeskustainen ja suhteellisen kompakti. Pieksämäen maalaiskunnan keskus on välittömästi kaupungin länsirajan takana. Suunnitelmien mukaan suurin laajentumisalue on keskustan ja valtatie 23 välisellä Nokkalan alueella. Toinen isompi alue on koillisessa Kukkaromäen alue. Muutoin rakentaminen tapahtuu nykyisellä kaava-alueella tai siihen välittömästi liittyen.

Luonto, maisema ja kulttuurihistoria

Alueen maisema on hyvin vaihtelevaa ja sijoittuu Savonseudun vedenjakajaylängölle.

Luode-kaakkosuuntaiset moreeniselänteet, niiden väliset runsaat suoalueet sekä drumliinit ovat tyypillisiä ja aiheuttavat selkeää maisemassakin näkyvää juovaisuutta. Peltoalueita on hyvin vähän. Yleisten teiden viherhoidon taso on melko huono. V 23 varren voimalinja on maisemahaitta.

Kulttuurihistoriallisesti ja paikallisesti merkittäviä aluekokonaisuuksia ovat Huvilakatuun rajautuva Kirkkomäki sekä itäiseen sisääntulotiehen rajautuva Kontiupuiston pientaloalue. Kantatie 72 vaikutuspiirissä sijaitsee valtakunnallisesti merkittävä lintuvesien suojeluohjelmaan kuuluva Vehkalammen ja Uuhilammen alue. V 23 tuntumassa on maakunnallisesti merkittävä Tahinsuon alue.

Pääväylästä

Pieksämäen kaupungin reunalle melko irrallään kaupunkirakenteesta sijoittuvat päätiet valtatie 23 ja kantatie 72 välittävät sekä valtakunnallista että seudullista liikennettä. Liikennöinti valtatie 23 suunnassa ei useiden epäjatkuuskohdien vuoksi täytä valtatie liikenteen sujuvuudelle asetettuja tavoitteita.

Yhteyksinä pääväyliltä kaupungin keskustaan ja keskustan pääväylälle toimivat Joroistentie, Vanha Mikkelin tie, Länsiväylä ja Pohosjoentie / Huvilakatu. Sisääntuloyhteyksiä on riittävästi, joskaan nykytilanteessa ne eivät ainakaan valtiellalla liikkujille ole selkeitä. Yleissuunnitelma valtatie uusiksi järjestelyiksi onkin tehty. Suunnitelman mukaan epäjatkuuskohdat tul-taisiin poistamaan ja sisääntuloja selkeyttämään esimerkiksi uudella Mikkelin tien liittymällä.

Keskuskatua on hiljattain parannettu katutilaa jäsentämällä tavoitteena liikenneturvallisuuden parantaminen ja eri liikennemuotojen parempi huomioiminen sekä kaupunkikuvan kohentaminen. Ydinkeskustassa tässä onkin onnistuttu.

Kaupunkikuva ja tiemiljö

Kaupunkialueen rakennettu ympäristö sijaitsee tiiviisti Pieksjärven eteläpuolella radan tuntumassa. Keskuskatu on pääkatu, jonka ympärille on muodostunut toiminnallinen ja kaupallinen keskus. Teollisuusalueet sijoittuvat valtatie 23 varteen. Vesitorni toimii tärkeänä maamerkkinä. Keskusta-alueen väljä korttelirakenne funkistyyllisine rakennuksineen ja puistoineen luo yhtenäistä kaupunkikuvaa. Sisääntuloteiltä kaupunkia on vaikea hahmottaa. Tieympäristö on pääosin metsäistä. Tiemiljöön parantaminen tulisi kohdistaa kaupunkirakenteen sisäisiin pääsisääntuloteihin. Kaupunki on panostanut 1980-luvulla katualueiden miljöisiin tuntuvasti. Keskuskadun osalta parantamista jatketaan.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

AJONEUVOLIIKENNE

Valtatie 23 liikennemäärät vaihtelevat tarkastelualueella välillä 1300 - 3600 ajon./vrk (KVL-95). Muuten yleisten teiden liikennemäärät ovat 900 - 3600 ajon./vrk. Keskusta-alueella liikennemäärät ovat suurimmillaan 13000 ajon./vrk.

Raskaan liikenteen ohjautuminen keskustaan koetaan häiritseväksi. Ylikorkeat kuljetukset joudutaan ohjaamaan osittain keskustan kautta tarkastelualueen ulkopuolella olevien puutteellisten alikulkukorkeuksien takia. Vaarallisten aineiden kuljetus tapahtuu pitkin valtatie 23.

Ruuhkautuvia tieosia ei alueella ole. Liikenteen kasvaessa liikenteen sujuvuusongelmat kui-

tenkin lisääntyvät valtatiellä 23 väistämismeluvollisuuksien vuoksi. Keskusta-alueella ei ruuhkaongelmia esiinny. Huvilakatu koetaan liikenteen kannalta kokonaisuutena hankalaksi.

Suuntauspuutteita on valtatie 23 lisäksi kantatiellä 72. Puutteellisia alikulkukorkeuksia eikä tien leveyspuutteita tarkastelualueella esiinny. Valaistukseen olisi tarvetta valtatiellä 23 kantatie 72 ja Joroistentien liittymissä sekä kantatiellä 72 Pohosjoentien liittymässä.

Valtatien epäjatkuvuudesta johtuen on opastus kaupungin keskustaan jossain määrin epäselvä. Myös kauko- ja erityiskohteiden opastuksessa on toivomisen varaa.

Yleisillä teillä ei esiinny erityisen onnettomuusalttiita liittymiä. Valtatiellä 23 on kuitenkin kaksi tieosaa, jotka ovat kokonaisuutena selvästi normaalia vaarallisempia. Keskusta-alueella onnettomuudet kasautuvat lähinnä vilkkaimmin liikennöidylle Keskuskadulle, jolla on neljä onnettomuusaltista liittymää. Kevyen liikenteen onnettomuuksia tapahtuu hyvin vähän.

Ajonopeudet ovat Keskuskadulla liian korkeita. Myös valtatiellä 23 on ajonopeuden suhteen ongelmia.

KEVYT LIIKENNE

Kevyen liikenteen verkosto pääväylien varrella on melko kattava. Yhteyspuutteeksi on koettu erityisesti Vanhan Mikkelintien varsi ja sitä kautta yhteys Nikkarilan kuulovammaisten ammattikoululle. Ongelmaksi koetaan myös kevyen liikenteen opasteiden puuttuminen.

JOUKKOLIIKENNE

Joukkoliikenteen linjasto kattaa hyvin kaupungin keskustan, Kukkaromäen, Kontiopuiston, Tahiniemen, Pappilanmäen sekä Vehkanotkon suunnat. Kaupungin lähtökohtana joukkoliikenteen kehittämisessä on nykyisten reittien ylläpito. Kutsubussi-järjestelmä on aloittanut toimintansa.

Pieksämäki on eräs Suomen vilkkaimpia rautatieristeysasemia ja yhteydet itä - länsi- ja etelä-pohjoissuunnassa ovat erinomaiset. Rautatien merkitys sekä tavara- että matkustajaliikenteessä onkin Pieksämäellä merkittävä.

Pieksämäellä on lentokenttä, joka on pelkästään harrasteilmailukäytössä.

LIIKENNEMELU JA PÄÄSTÖT

Liikennemelu ei Pieksämäellä ole suuri ongelma. Liikennemäärät ovat muulla verkolla pieniä, mutta Keskuskatu on ongelmallinen. Keskustan kohdalta melutilanne tulisivin selvittää.

Kaavoitukseen liittyen on nykyisen melutilanteen kartoitus tehty Vangasjärven ja Nokkalan alueilla. Kyseiset kohdat pyritään ratkaisemaan kaavoituksen keinoin. Nokkalassa on myös aloitettu meluvallin rakentaminen.

Liikenteeseen liittyviä ilmanlaatuselvityksiä ei ole tehty. Liikenteen aiheuttamat päästöt ovat kuitenkin vähäisiä pienistä liikennemääristä johtuen.

Johtopäätökset ja toimenpiteet

Pieksämäki on yksikeskustainen ja alueellisesti tiiviisti rajautunut kaupunki. Päätiät sijoittuvat kaupunkirakenteesta irralleen sen länsi- itä ja eteläpuolille. Sisääntuloja keskustaan on paljon. Valtatie 23 linjaus on epäjatkuva. Keskustan pääkatua on parannettu suunnitelmallisesti. Ongelmina ovat keskustaan ohjautuva raskas liikenne ja kovat ajonopeudet keskusta-alueella.

Opastus, valtatie 23 kahden tieosan onnettomuusalttius sekä Keskuskadun vilkkaimmat liittymät. Keskuskadun ajonopeudet ovat korkeat leveän poikkileikkauksen takia. Kevyen liikenteen puutteita on sisääntulojaksoilla. Joukkoliikenteen palvelutaso on hyvä ja se pyritään ylläpitämään samanlaisena.

Merkittävää melunsuojaustarvetta ei pääteiden varsilla ole. Kaupunkialueella on runsaasti kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia, jotka osaltaan luovat hyvää kaupunkikuvaa. Pieksämäki on puistomainen kaupunki, jossa keskustan pääkadut ovatkin hyvin hoidettuja. Tiemaisemassa omaleimaisia ovat kankarealueille sijoittuvat jaksot (kt 72 ja v 23). Kaupungin hahmottuminen on ongelma. Kaupunkikuvallisesti heikoin jakso on Länsiväylä, joka on tärkein pääsisääntulo lännestä keskustaan.

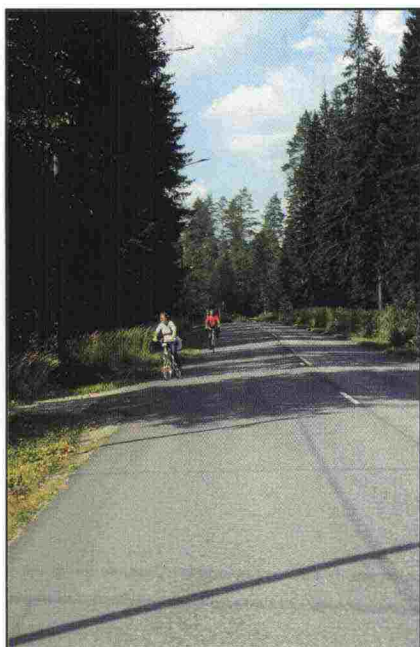
KIIREELLISET TOIMENPIDETARPEET:

1. Länsiväylän/ k 72 liittymäjärjestelyt. Kaupunkikuvallinen kohentaminen (t, k)

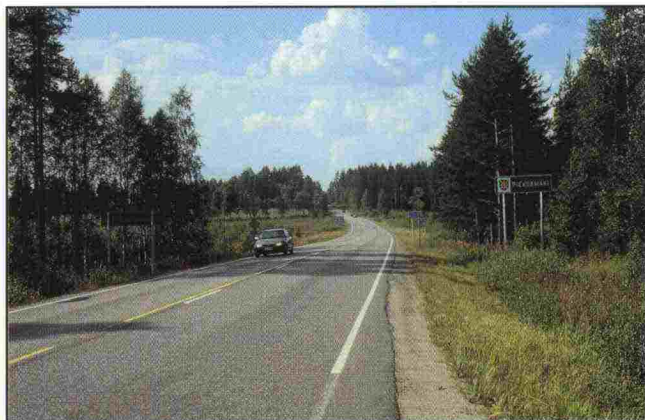
2. Kevyen liikenteen väylän rakentaminen v:lle 23 (yhteys Nikkarilan metsäoppilaitokselle Kaakimäenkadun jatkeeksi) (t)
3. Keskuskadun ja v 23 liikenneturvallisuudeltaan ongelmallisten kohteiden parantaminen, mm. kevyen liikenteen alikulku vanhan Mikkelintien suuntaan (v 23) ja sujuvuuden kannalta puutteelliset liittymät (v 23) (t)

MUITA:

1. Maisemanhoito (k 72, v 23, Huvilakatu) (t, k)
2. v 23 parantaminen (t)



Kuva 114 Vanha Mikkelintie on viehättävää metsätie, joka palvelee hyvin kevyen liikenteen käyttäjiä



Kuva 115 Valtatie 23 sijoittuu pääosin metsän sisään. Paikoin avautuu näkymiä kulttuurimaisemaan



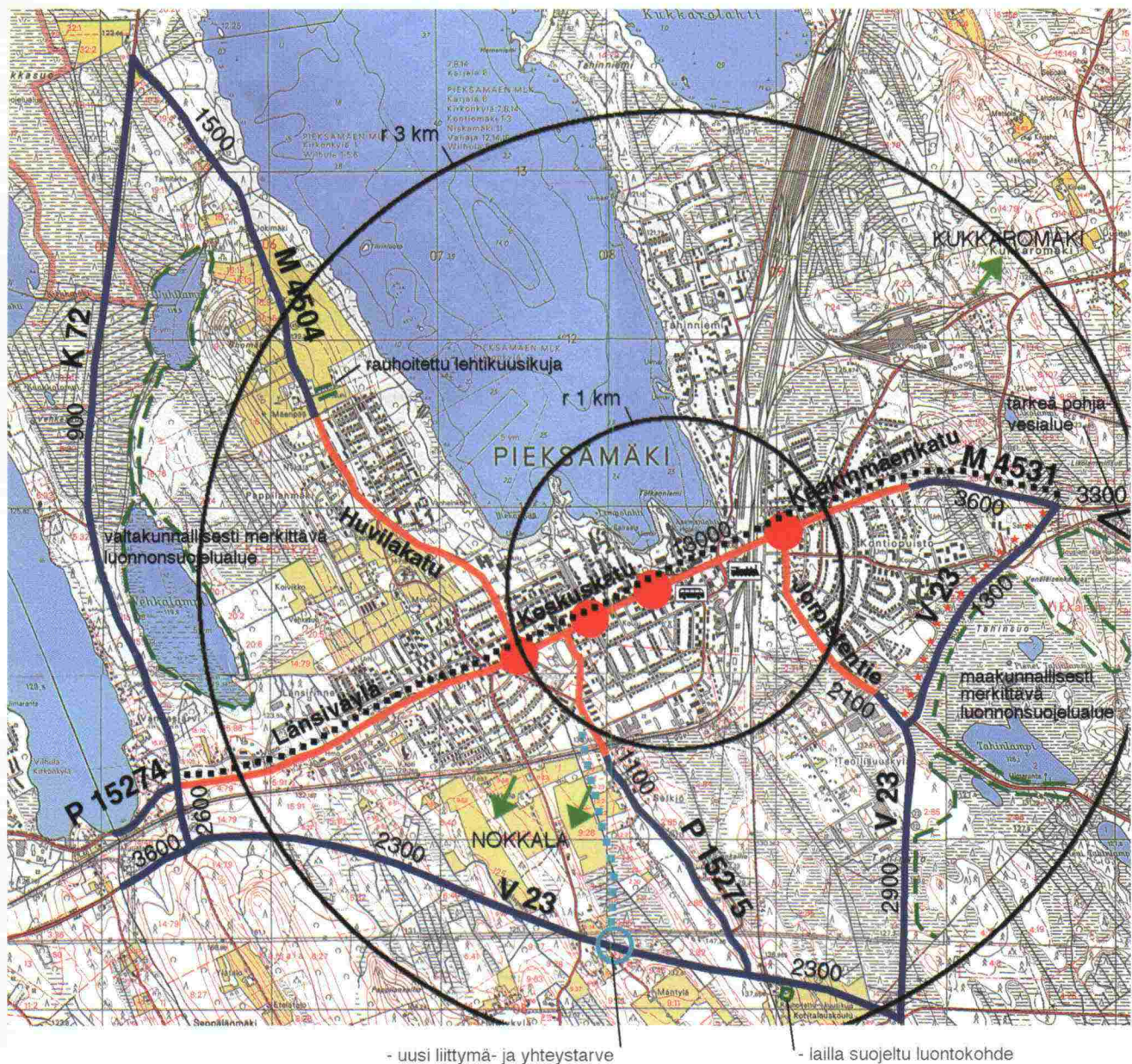
Kuva 116 Kantatien 72 tieympäristö on karua kangasmaastoa. Tien korkeusasema ja suoruus ovat miljöön kannalta ongelmallisia



Kuva 117 Keskustien rakennettua katumiljöötä (m4531)



Kuva 118 Huvilakatu jaksottuu hyvin maankäytön mukaan. Yleisilme on herkkä ja pienipiirteinen



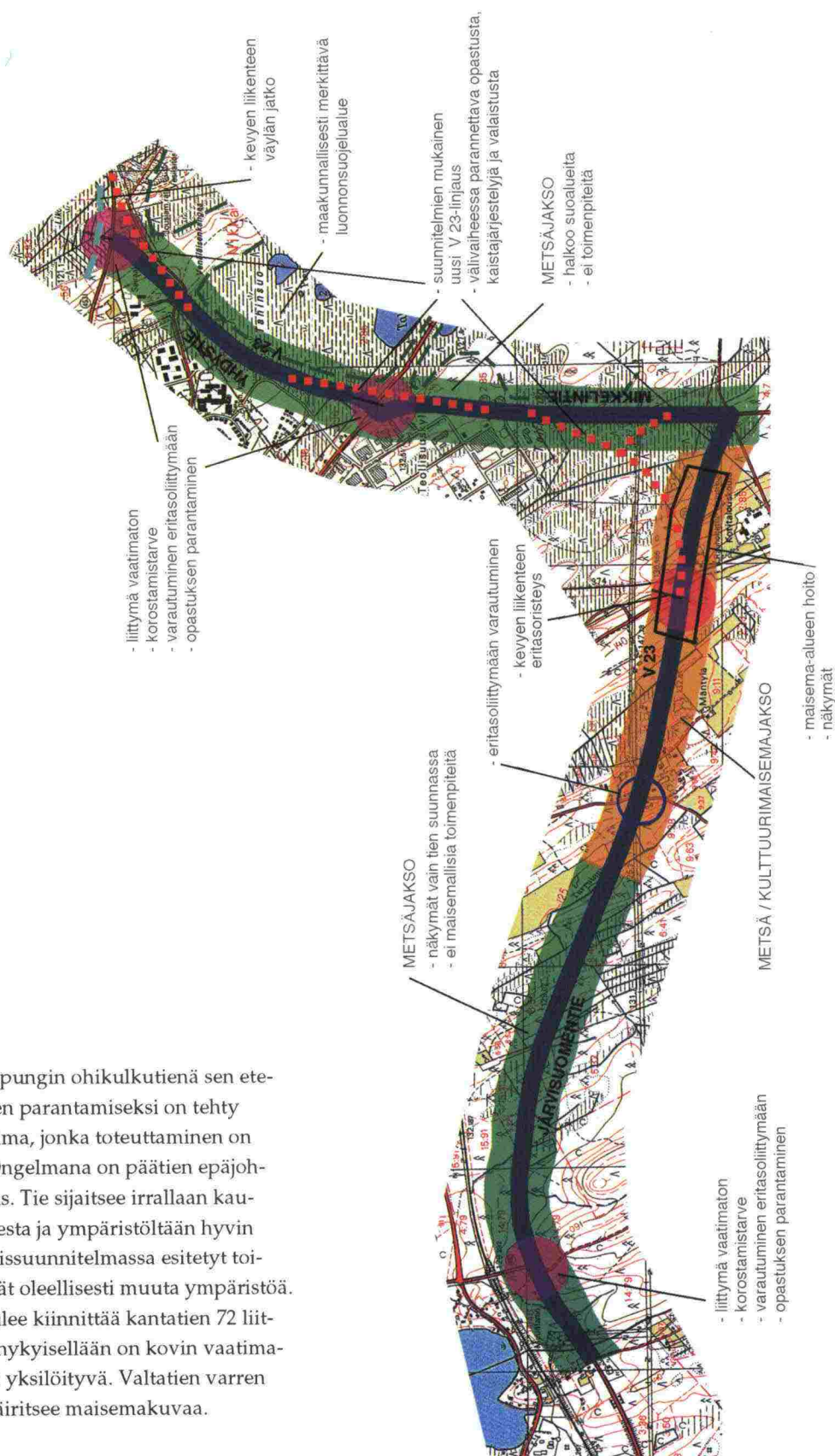
- Yleiset tiet
- Kadut
- V 7 Tienumero
- 10700 Liikennemäärä
- Rautatieasema
- Lentokenttä
- Linja-autoasema
- Satama

- Tärkeä pohjavesialue
- Muu pohjavesialue
- Merkittävä teollisuuden laajentumisalue
- Merkittävä palvelujen ja/tai tuotannon sijoittumisalue
- Merkittävä asumisen laajentumisalue

PUUTTEET

- Ruuhkautuva tieosa
- Raskaan liikenteen erityisesti kuormittama tiejakso
- Onnettomuusaltis tiejakso
- Liian matala alikulku
- Onnettomuusaltis liittymä
- Meluntorjunta tarpeellinen

Kuva 119 *Pieksämäki, selvitysalue, tarkasteltavien tiejaksojen nykytilanne*



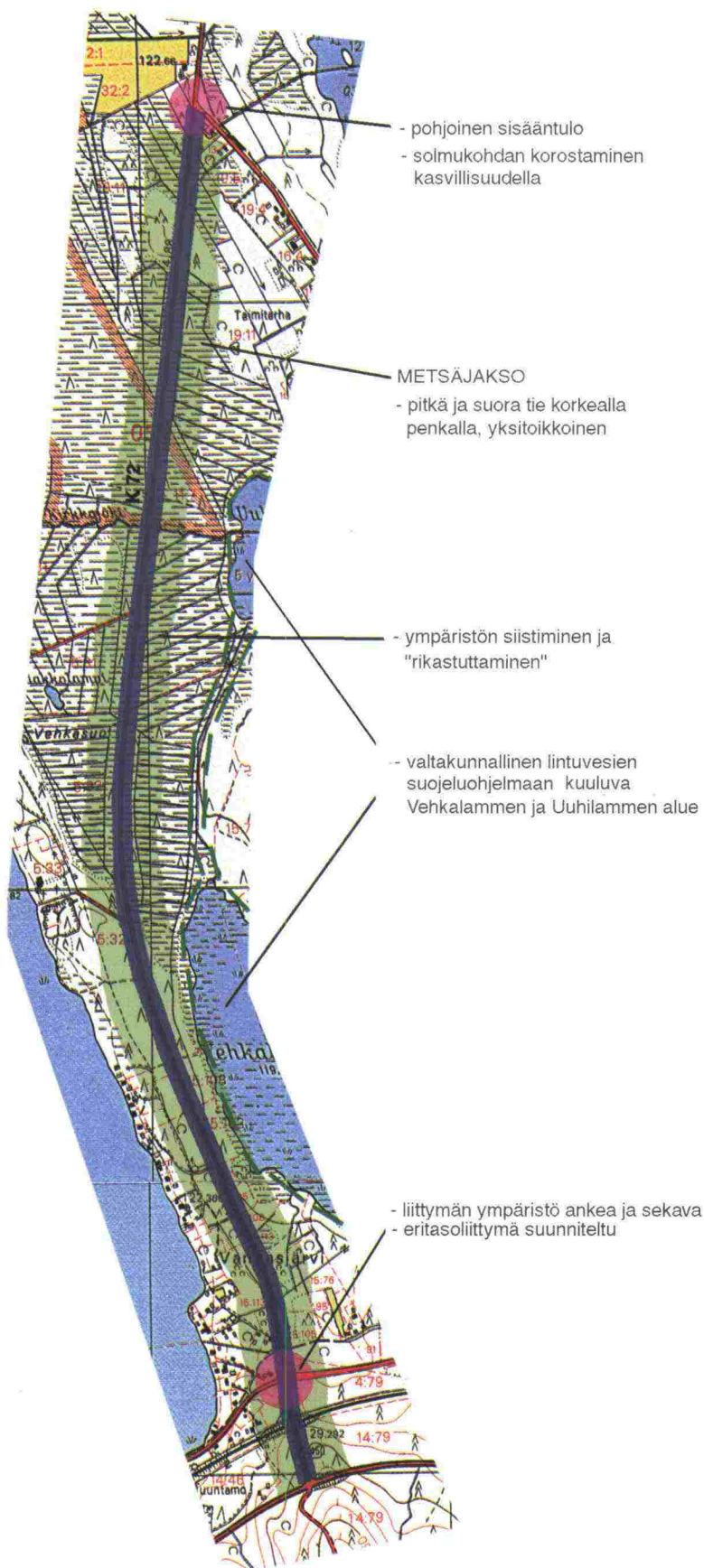
Tie toimii kaupungin ohikulkutienä sen eteläpuolella. Tien parantamiseksi on tehty yleissuunnitelma, jonka toteuttaminen on epävarmaa. Ongelmana on päätien epäjohdonmukaisuus. Tie sijaitsee irrallaan kaupunkirakenteesta ja ympäristöltään hyvin metsäistä. Yleissuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet eivät oleellisesti muuta ympäristöä. Päähuomio tulee kiinnittää kantatien 72 liittymään, joka nykyisellään on kovin vaatimaton ja heikosti yksilöityvä. Valtatien varren voimajohto häiritsee maisemakuvaa.

Kuva 120 *Pori - Joensuu V 23 (Ohitustie)*

Tavoitteena on parantaa tietä valtatieen palvelutasotavoitteiden mukaisesti.

Tie sivuaa kaupunkia sen länsipuolelta ja halkoo suuria suoalueita.

Tie on pitkä, suora ja korkealla penkereellä, mikä aikaansaa visuaalisia ongelmia. Tienvarren puusto on pääosin nuorta männikköä. Kevyen liikenteen kulkijalle yksitoikkoisesti tien varteen viety väylä tarjoaa vähän elämyksiä. Kasvillisuutta tulisi pyrkiä kehittämään nykyistä monimuotoisemmaksi esim. rikkaammalla havupuulajistolla. Vehkalammen kohdalla tien lähialueen hoito ja puulajisuhteen kehittäminen parantaisi tiemiljöötä.



Kuva 121 **Mikkeli - Suonenjoki K 72** (Ohitustie / tangenttieväylä)
Tavoitteena on kehittää tietä maaseutumaisena ohitustienä

Tien linjaus on hyvin pienipiirteinen. Tie sijoittuu pohjoisosastaan (Kenttäkatu) kaupunkijaksolle ja eteläpäässä asumattomalle metsäajaksolle. Eteläpäässä tietä halkova voimalinja ja pohjoisessa keskusta-alueen katutilan heikko rajautuminen ovat harmonista tiejaksoa häiritseviä epäkohtia. Uuden sisääntuloyhteyden myötä tien liikenteellinen merkitys sisääntulotienä vähenee.

KAUPUNKIJAKSO

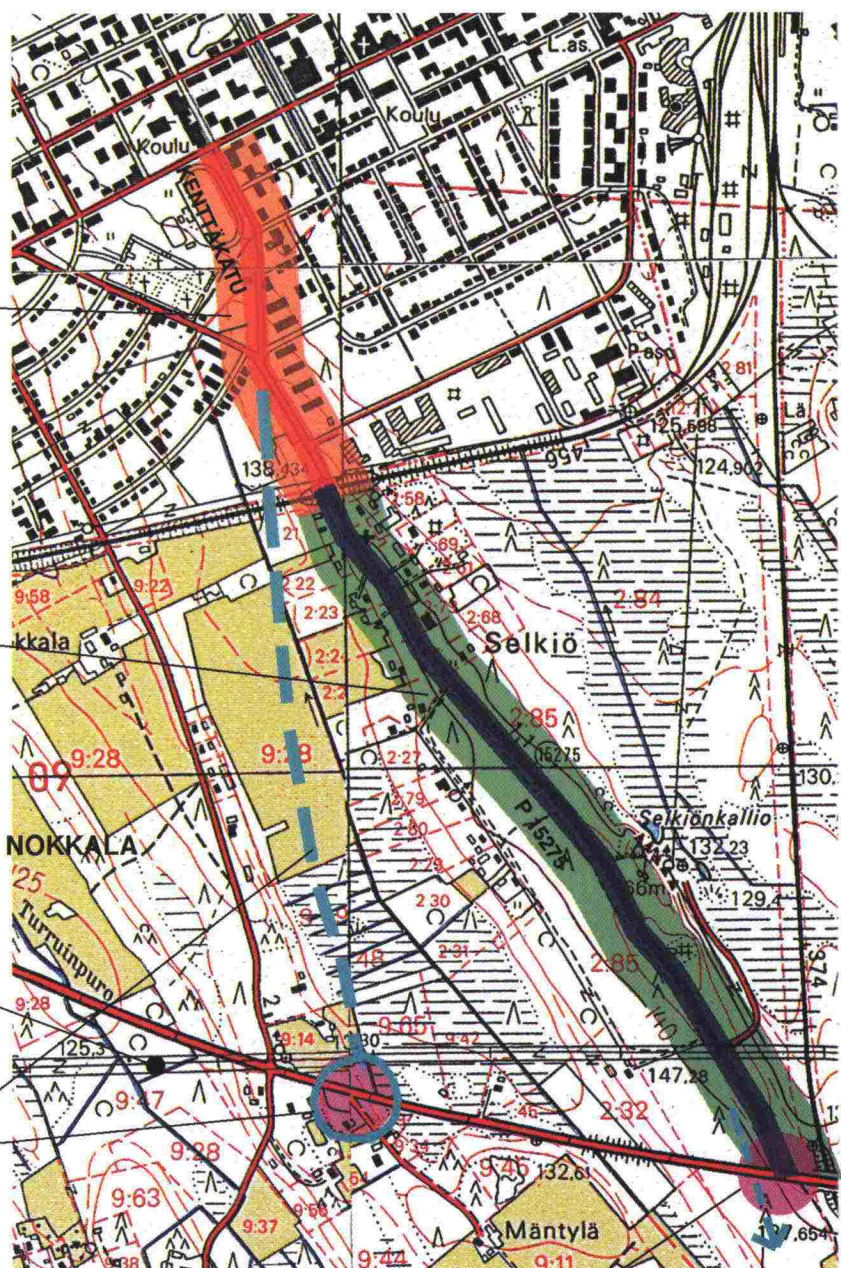
- kevyen liikenteen väylästön kehittäminen
- kadun sisääntuloluonnetta (puurivit) tulisi korostaa erityisesti uuden tieyhteyden toteutuessa

METSÄAJAKSO

- kaunis ja viehättävä tieympäristö
- ei toimenpiteitä (jää kevyen liikenteen yhteydeksi V 23 eteläpuolisille alueille)

- hallitseva voimalinja

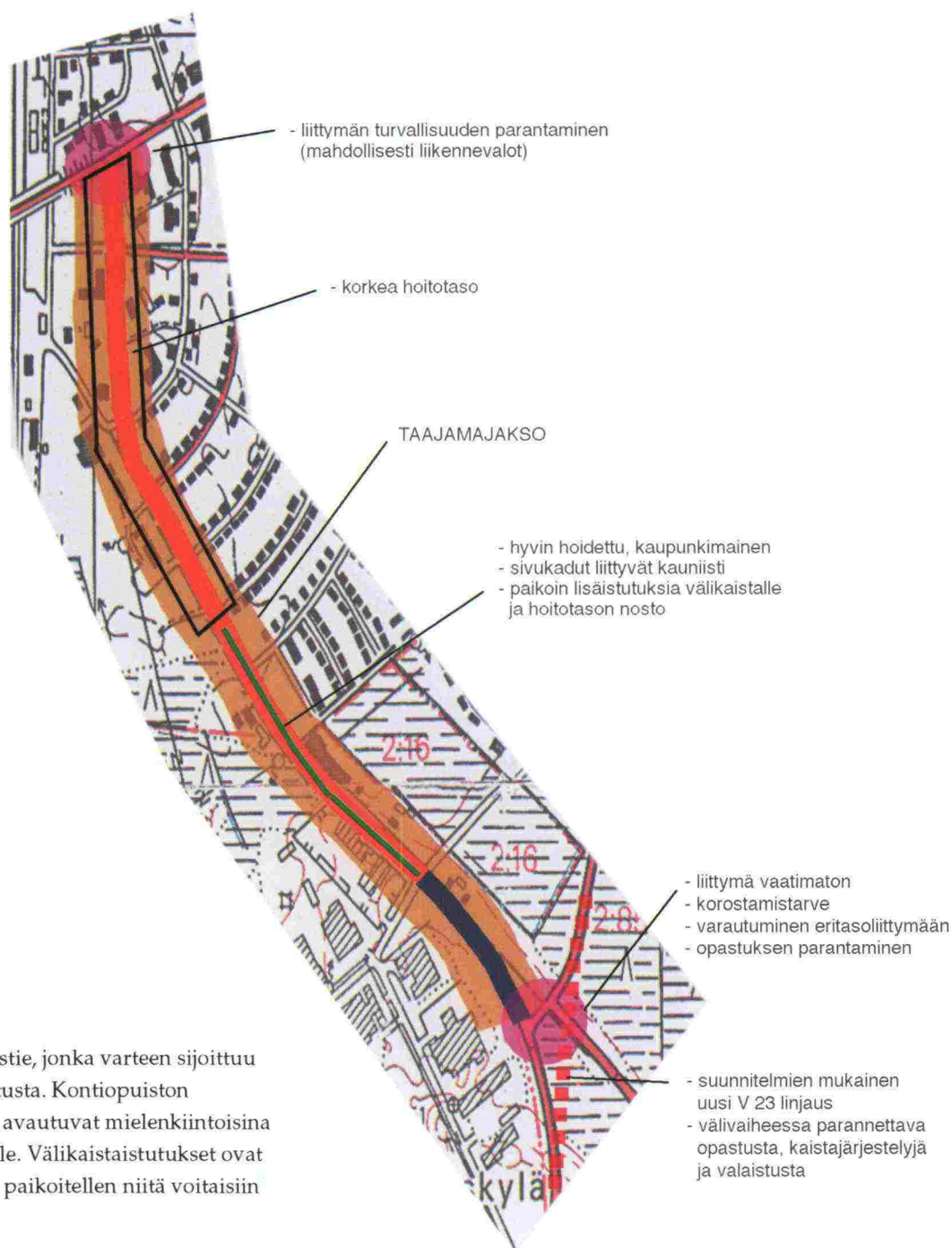
- uusi liittymä- ja yhteystarve



- maisema-alueen hoito
- näkymät

- kevyen liikenteen alitus

Kuva 122 **Nikkarilan paikallistie P 15275 (Vanha Mikkelintie)** (Sisääntulo- / yhdysväylä)
Tavoitteena on kehittää yhteyttä keskeiseksi sisääntuloväyläksi

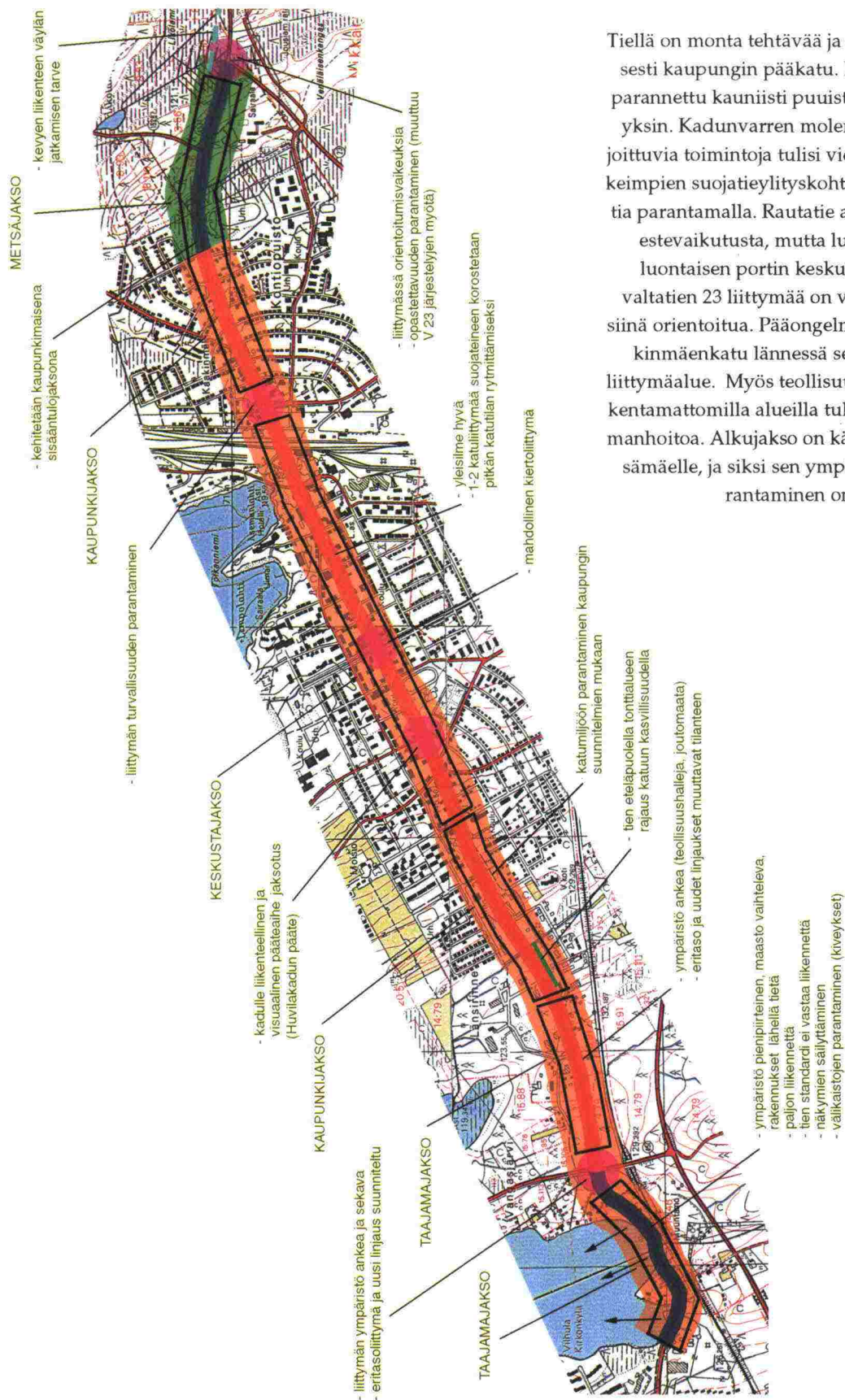


Tie on luonteeltaan yhdystie, jonka varteen sijoittuu sekä teollisuutta että asutusta. Kontiupuiston asuntoalueen kaarikadut avautuvat mielenkiintoisina tienäkyminä Joroistentielle. Välikaistaistutukset ovat pääosin kunnossa, mutta paikoitellen niitä voitaisiin lisätä.

Tieympäristön hyvä hoitotaso tulee taata.

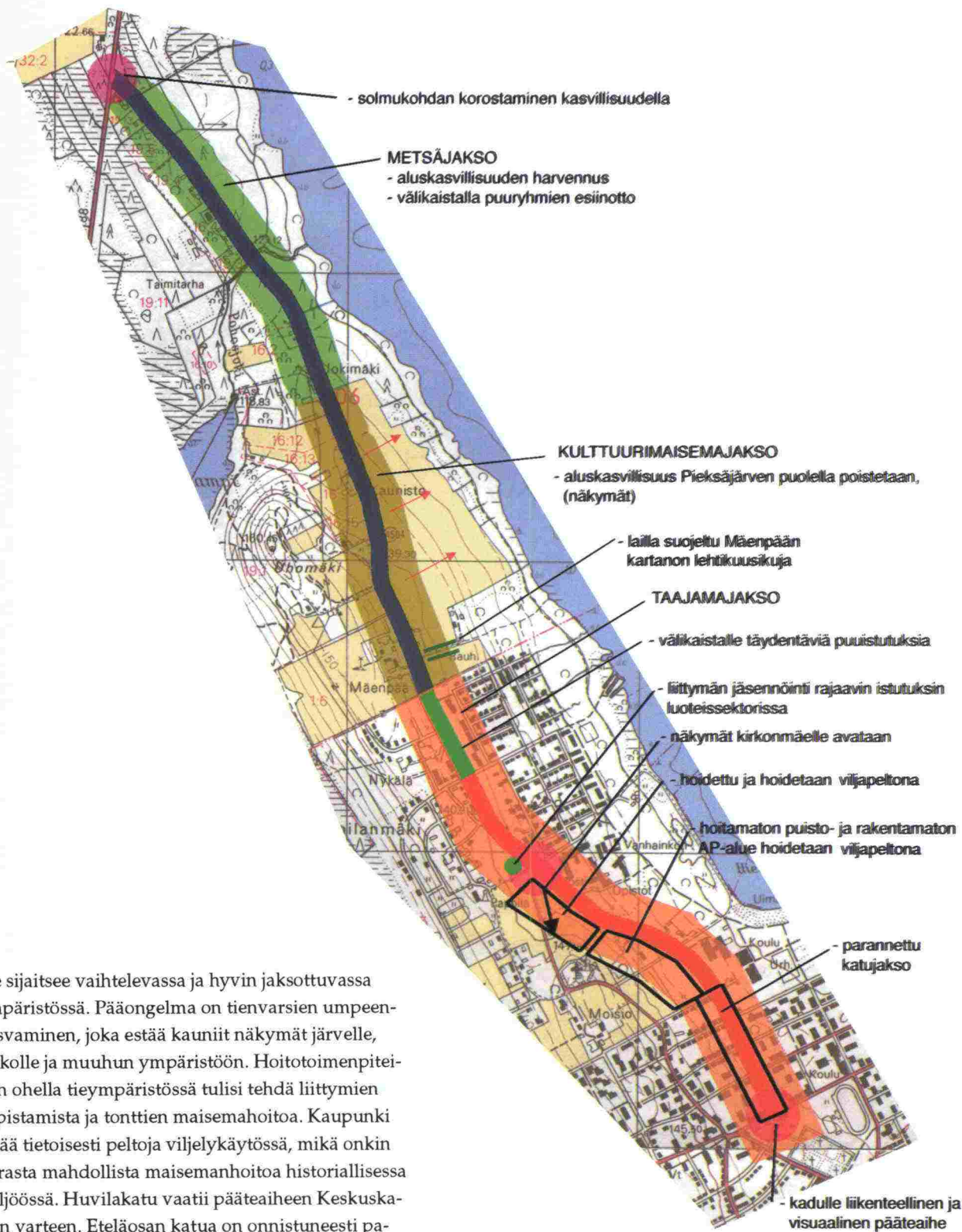
Kuva 123 **Joroistentie** (Säteittäinen sekaliikenneväylä / yhdystie)

Tavoitteena on parantaa tietä yhtenä eteläisenä sisääntulotienä valtatieltä 23.



Tiellä on monta tehtävää ja se on hierarkkisesti kaupungin pääkatu. Keskuskatua on parannettu kauniisti puustutuksin ja kiveyksin. Kadunvarren molemmin puolin sijoittuvia toimintoja tulisi vielä korostaa tärkeimpien suojatieylityskohtien havainnointia parantamalla. Rautatie aiheuttaa ikävää estevaikutusta, mutta luo samalla myös luontaisen portin keskusta. Itäpäässä valtatie 23 liittymää on vaikea havaita ja siinä orientoitua. Pääongelmajakso on Kaakinmäenkatu lännessä sekä kantatien 72 liittymäalue. Myös teollisuusalueilla ja rakentamattomilla alueilla tulee tehdä maisemanhoitoa. Alkujakso on käyntikortti Pieksämäelle, ja siksi sen ympäristökuvan parantaminen on hyvin tärkeää.

Kuva 124 **Itäinen sisääntulotie M 4531** (Länsiväylä, Keskuskatu, Kaakinmäenkatu)
Tavoitteena on säilyttää ja kehittää katujaksoa keskeisenä kaupunkielementtinä



Tie sijaitsee vaihtelevassa ja hyvin jaksottuvassa ympäristössä. Pääongelma on tienvarsien umpeenkasvaminen, joka estää kauniit näkymät järvelle, kirkolle ja muuhun ympäristöön. Hoitotoimenpiteiden ohella tieympäristössä tulisi tehdä liittymien supistamista ja tonttien maisemahoitoa. Kaupunki pitää tietoisesti peltöjä viljelykäytössä, mikä onkin parasta mahdollista maisemanhoitoa historiallisessa miljöössä. Huvilakatu vaatii pääteaiheen Keskuskadun varteen. Eteläosan katua on onnistuneesti parannettu.

Kuva 125 **Huvilakatu M 4504** (Pohjoinen sisääntulotie / säteittäinen sekaliikenneväylä)

Tavoitteena on edelleen kehittää jo nyt luontevan mitoituksen omaavaa sisääntulotietä korostamalla erityyppisiä tiejaksoja ja avaamalla mielenkiintoisia näkymiä

2.11 Savonlinna

Kaupunkirakenne ja maankäyttö

Kaupunki sijaitsee Saimaan vesistön ympäröimänä kannas- ja saariketjulla. Pyhän Olavin linna perustettiin v. 1475 Kyrönsalmen luodolle, jonka naapurisaarelle syntyi kauppapaikka. Vuonna 1856 avattu Saimaan kanava kehitti kaupunkia. Kanava avasi vesitien Viipuriin ja Pietariin. Savonlinna on Itä-Savon talousalueen alueen vilkas taloudellinen ja henkinen keskus, ja se on tunnettu etenkin kesäisin myös merkittävänä matkailu- ja kulttuurikaupunkina.

Kaupunkirakenne on muodostunut nauhamaisena niemille ja saarille. Palvelut ovat keskittyneet voimakkaasti pääkeskukseen, joka sijaitsee Talvisalon ja Kyrönsalmen välisellä alueella. Vuonna 1992 käyttöön otettu automarket Nojanmaassa on lisännyt alueen itäosan kaupallista painoarvoa. Keskustan tilallisen ahtauden takia nauhamainen rakenne on korostunut entistään.

Asuntoalueet sijaitsevat eri puolilla kaavoitettua aluetta. Teollisuusalueet sijaitsevat Aholahden teollisuusaluetta ja Laitaatsalmen telakkaa lukuunottamatta keskustan itäosissa. Uutta yritystoimintaa varten on asemakaavoitettu keskustajaman itäosassa valtatie varteen Nojanmaan teollisuusalue.

Työpaikka- ja asuntoalueiden epätasapainisuus synnyttää runsaasti keskustan läpi kulkevaa liikennettä. Lisäksi liikennetarpeeseen vaikuttavat länsiosan heikko kaupallinen palvelutarjonta, kaupallisten ja hallinnollisten palvelujen sijoittuminen keskustaan sekä uudet palvelut Nojanmaassa.

Luonto, maisema ja kulttuurihistoria

Maisemakuvaa leimaavat pitkät vesistönäkymät ja avoimet tai puoliavoimet maisematilat. Vesialueiden muodostamat tilat, laajat kulttuurimaisema-alueet idässä ja lännessä sekä korkeat kalliomäet ovat maisemakuvassa tärkeitä.

Valtatien 14 vaikutuspiirissä on kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita mm. Olavinlinna, Isonvihan aikaiset puolustusvarustukset, Laitaatsillan telakka-alue, Ruislahden Varsasaaren pientaloalue sekä Huhmarlahden perinnemaisema-alue.

Pääväylästä

Valtatie 14 / Olavinkatu - Tulliportinkatu - Savontie on kaupungin liikenneverkon selkäranka, joka välittää sekä valtakunnallista että paikallista läpikulku- ja sisääntuloliikennettä. Rakenteesta johtuen kaupungin keskustaan keskittyy monimuotoisia ongelmia - liikenteen puuroutuminen, melu, kevyen liikenteen ongelmat, liikenteen pakokaasupäästöt, jne. Liikenneongelmaa lisää valtatie ja Syväväylän risteyspaikka Kyrönsalmessa, jossa sillan avaaminen ruuhkauttaa maantieliikenteen ajoittain.

Liikenteellisesti ja ympäristöllisesti tilanne kaupungin keskustajaksolla on jokseenkin kestävä ja ristiriitainen. Nykytilanteessa ei ole mahdollisuuksia korvaaviin reitteihin.

Keskustan pohjoisrannalla sijaitsevasta uudesta valtatieyhteydestä on laadittu jo tiesuunnitelmataoiset suunnitelmat. Hankkeen toteuttamiseen tähtävää rakennussuunnittelua ei toistaiseksi ole kuitenkaan aloitettu, koska rahoitus hankkeelle on avoinna. Päätöksiä vailla oleva tilanne jarruttaa myös Olavinkadun ja muiden keskustahankkeiden liikkeellelähtöä.

Kaupunkikuva ja tiemiljö

Savonlinnan maisema ja kaupunkikuva liittyvät vahvasti toisiinsa. Keskusta-alue rajautuu tiiviisti vesistöön ja sisältää paljon kaupunkikuvallisia elämyksiä luovia arvoja, kuten rantatorin, sillat, pitkät vesinäkymät, vaihtelevia ja maastoa mukaelevia katutiloja, jne. Kapeilla kannaksilla tie on tärkeä kaupunkikuvallinen elementti. Nykyisellään runsaat liikennemäärät vaikeuttavat tämän elementin kehittämistä. Keskustan länsiosan (Olavinkatu - Tulliportinkatu) kaupunkikuva on heikko.

Olavinkadun korttelirakenne on tiivis ja kadun korkeussuhteet varsin voimakkaat. Kaupungissa eri osilla on selkeitä korostettavia kaupunkikuvallisia piirteitä. Kaupunkikuvaan on vaikuttanut voimakas matkailu sekä teollisuus ja koulutustoiminta. Kaupunkirakenne avautuu tielläliikkujalle parhaiten idästä Kyrönsalmen sillalta. Näkymä sisältää paljon tärkeitä arvoja kuten vesistönäkymän, Olavinlinnan, kirkon tornin sekä Ruislahden pientaloasutuksen.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

AJONEUVOLIIKENNE

Valtatien 14 liikennemäärät vaihtelevat tarkastelujaksolla välillä 4000 - 19900 ajon./vrk (KVL-95). Maantiellä 471 liikennemäärä on 3400 ajon./vrk. Keskustassa Olavinkadulla liikennemäärä vaihtelee yleisesti 25000 - 28000 ajon./vrk, mutta saattaa olla kesäisin jopa 40 000 ajon./vrk. Torin nurkalla pääväylän liikenne jakautuu Olavinkadulle ja Tottinkadulle. Heinäkuussa KVL:n on todettu olevan 25 % korkeampi kuin muina kuukausina mm. oopperajuhlista johtuen.

Valtatien 14 liikenne on suurimmalla osalla tarkastelualueella päivittäin ruuhkautunutta. Väli Kellarpellon/ Pihlajaniemen liittymä - Nojanmaa ruuhkautuu varsinkin kesäaikaan ja sillan aukiollessa pahoin. Raskas liikenne joutuu olosuhteiden pakosta käyttämään keskustan katuverkkoa.

Valtatiellä 14 on runsaasti onnettomuusalttiita liittymiä sekä keskustassa että yleisen tien osuudella. Keskustassa onnettomuuksia on tapahtunut eniten torin kulmassa, Sokoksen kohdalla sekä Olavinkadun/Kirkkokadun liittymässä. Koko keskusta-alue välillä Heikinpohja - Auvisenrinne on onnettomuusaltista aluetta. Lisäksi onnettomuuksia on tapahtunut paljon valtatiellä 14 välillä Miekkonieniemi - m 471 liittymä. Valtatiellä 14 Kyrönsalmen sillalla on tapahtunut runsaasti peräänajoja liukkaan kelin aikana.

Koko maantien 471 tarkastelualue on myös onnettomuusaltista aluetta ja siinä erityisesti Prisman/Carlsonin risteys. Myös valtatie 14/maantien 471 liittymä koetaan vaaralliseksi.

Suurimman osan liikenteen ongelmista Savonlinnassa odotetaan helpottuvan mahdollisen uuden valtatieyhteyden rakentamisen myötä.

KEVYT LIIKENNE

Kevyen liikenteen osalta puutteita esiintyy sekä kevyen liikenteen verkossa että liikenneturvallisuudessa. Kevyen liikenteen onnettomuuksia on tapahtunut valtatiellä 14 varsinkin Kellarpellon/Pihlajaniemen liittymässä ja Moinsalmentien/Mertalan liittymässä. Pääosa onnettomuuksista tapahtuu keskusta-alueella.

Keskusta-alueella kevyen liikenteen verkko on tilaustaudesta johtuen puutteellinen eikä selvää ja suoraa yhteyttä keskustan läpi ole. Valtatie 14 varrelta puuttuu myös kevyen liikenteen väylä väliltä Aholampi - Kellarpellon/Pihlajaniemen liittymä. Samoin maantieltä 471 puuttuu kevyen liikenteen väylä suurimmalta osalta.

Myös kevyen liikenteen ratkaisut odottavat uuden valtatieyhteyden rakentamista.

JOUKKOLIIKENNE

Savonlinnassa joukkoliikenteen verkosto on kattava, mutta linja-autojen vuorotiheydessä on toivomisen varaa. Kaupunki tukee paikallisliikennettä ja alueellinen seutulippu on valmisteilla. Pitkämatkainen matkustajaliikenne on kuitenkin heikentynyt huomattavasti viime vuosikymmenen aikana erityisesti rautatieliikenteen osalta.

Savonlinnassa on lentokenttä, jolta liikennöi arkisin neljä vuoroa Helsingin suuntaan.

LIKENNEMELU JA PÄÄSTÖT

Savonlinnassa selvästi eniten meluhaittoja aiheuttaa tieliikenne, koska pääväylän varrella on runsaasti asutusta. Keskusta-alueen ulkopuolella on yksittäisiä melunsuojauskohteita, joista suuri osa sijoittuu valtatie 14 vaikutusalueelle. Myös meluntorjuntatoimenpiteet odottavat uuden valtatieyhteyden rakentamista eikä merkittäviin meluntorjuntatoimenpiteisiin ole näin ollen ryhdytty.

Suurimmat ilmansaasteiden lähteet Savonlinnassa ovat teollisuuden ja keskustan lämpövoikon ulkopuolinen energiantuotanto ja liikenne. Liikenteen päästöt ovat suurimmat vilkkaasti liikennöidyillä ja ruuhkaisilla keskustan kaduilla.

Johtopäätökset ja toimenpiteet

Savonlinnan kaupunkirakenne on länsi-itä-suuntainen pitkä nauha. Kaupungilla on selkeä imago. Valtatie 14/Olavinkatu-Tulliportinkatu-Savontie on alueen liikenteellinen selkäranka, joka halkaisee keskustarakenteen. Väylä ruuhkautuu päivittäin ja aiheuttaa merkittäviä melu-, ilmanlaatu- ja viihtyisyyshaittoja. Rinnakkaisväylien puute vaikeuttaa keskustasuunnittelua olennaisesti. Uudesta valtatie linjauksesta keskustan kohdalla on laadittu tiesuunnitel-

matasoiset suunnitelmat. Liikenneturvallisuusongelmat kohdistuvat liittyymiin sekä keskustan katujaksolla että valtatiellä 14. Ongelmia on myös maantiellä 471 sekä Kyrönsalmen sillalla. Keskustassa kevyen liikenteen verkko on puutteellinen. Muita puutteellisia osuuksia on maantiellä 471 sekä valtatiellä 14 välillä Aholahdi-Kellarpelto. Joukkoliikenteen vuorotiheydessä olisi parantamista.

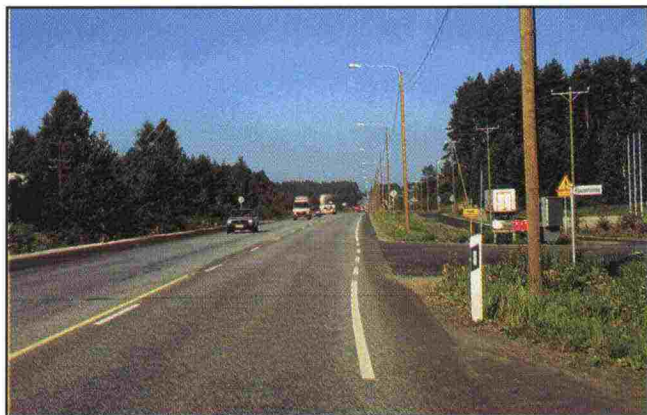
Tieliikenne aiheuttaa meluhaittoja lähinnä v:n 14 varrella. Ruuhkautuva liikenne nostaa varsinkin keskustassa päästöpitaisuuksia. Savonlinnan kaupunkikuva on historiallinen ja moni-ilmeinen. Pitkät vesistönäkymät, Olavinlinna ja eri aikakausien kerroksellinen rakennuskanta ovat alueelle ominaisia. Tiejaksot ovat pitkiä ja jaksottuvat huonosti. Ympäristön nykytila on suhteellisen hyvää keskustajaksoa lukuunottamatta, mutta ei kovin omaleimaista.

KIIREELLISET TOIMENPIDETARPEET:

1. Keskustan liikennejärjestelyt (Aholahdi-Mertala) ja kaavallinen kehittäminen (t, k)
2. Kevyen liikenteen väylien rakentaminen v 14 (Aholahdi-Laitaatsalmi) ja m 471 (t)
3. Kyrönsalmen sillan uusiminen (t)
4. Prismän liittymäjärjestelyt m 471 (t)

MUITA:

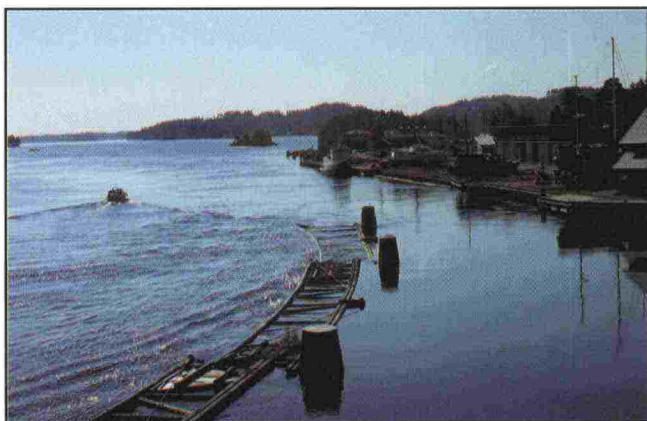
1. v 14 jaksottaminen maisemanhoidollisin keinoin (t, k)
2. Keskustan katutilojen tilamuodostuksen parantaminen (k, t)



Kuva 126 Valtatien 14 itäpään ongelmia ovat pitkä, suora ja jaksottumaton tieosuus sekä kevyen liikenteen väylän rakentamisesta aiheutunut ruma luiska Lähteelässä.

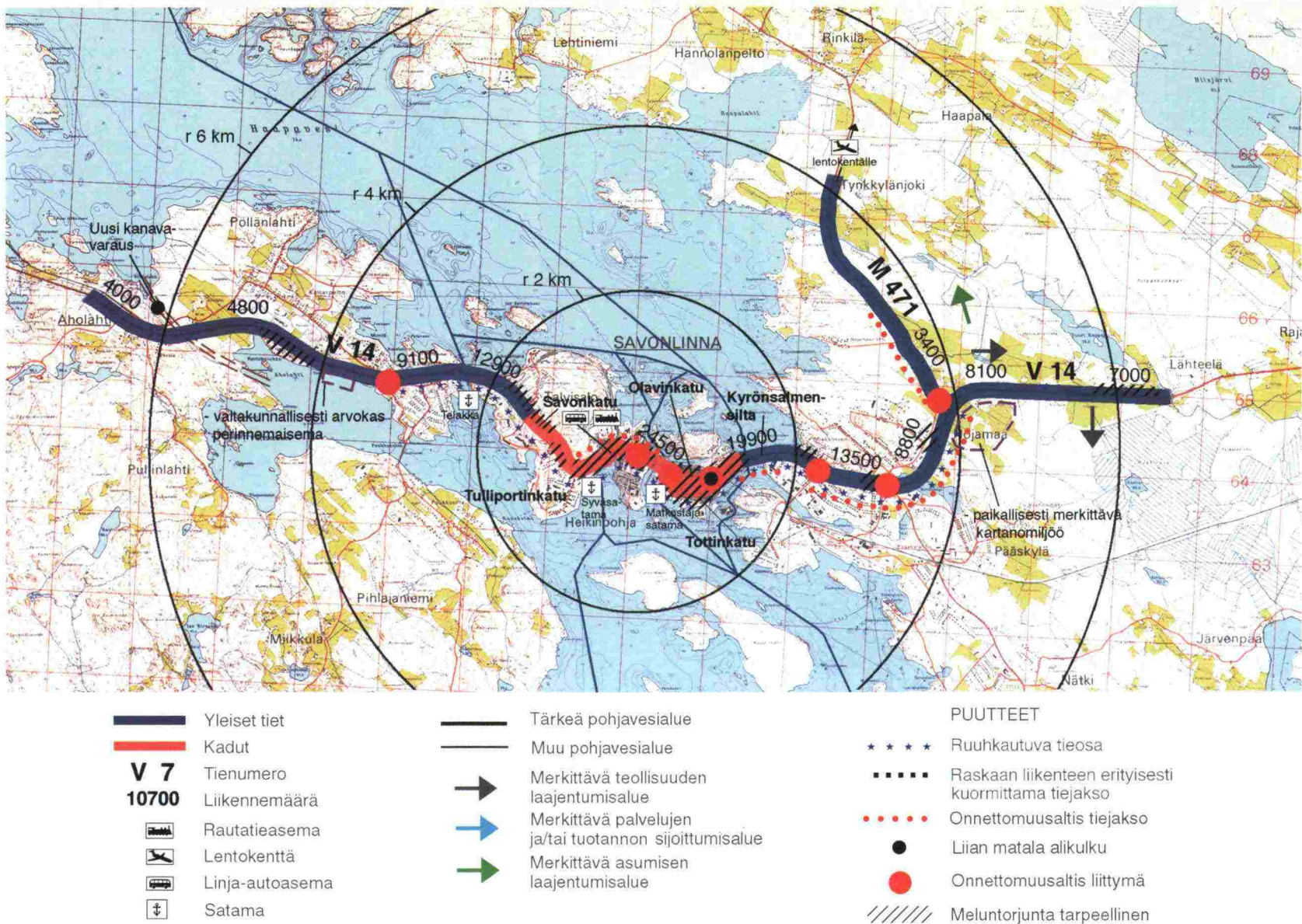


Kuva 127 Olavinkadun kaupunkimaista katuymäristöä



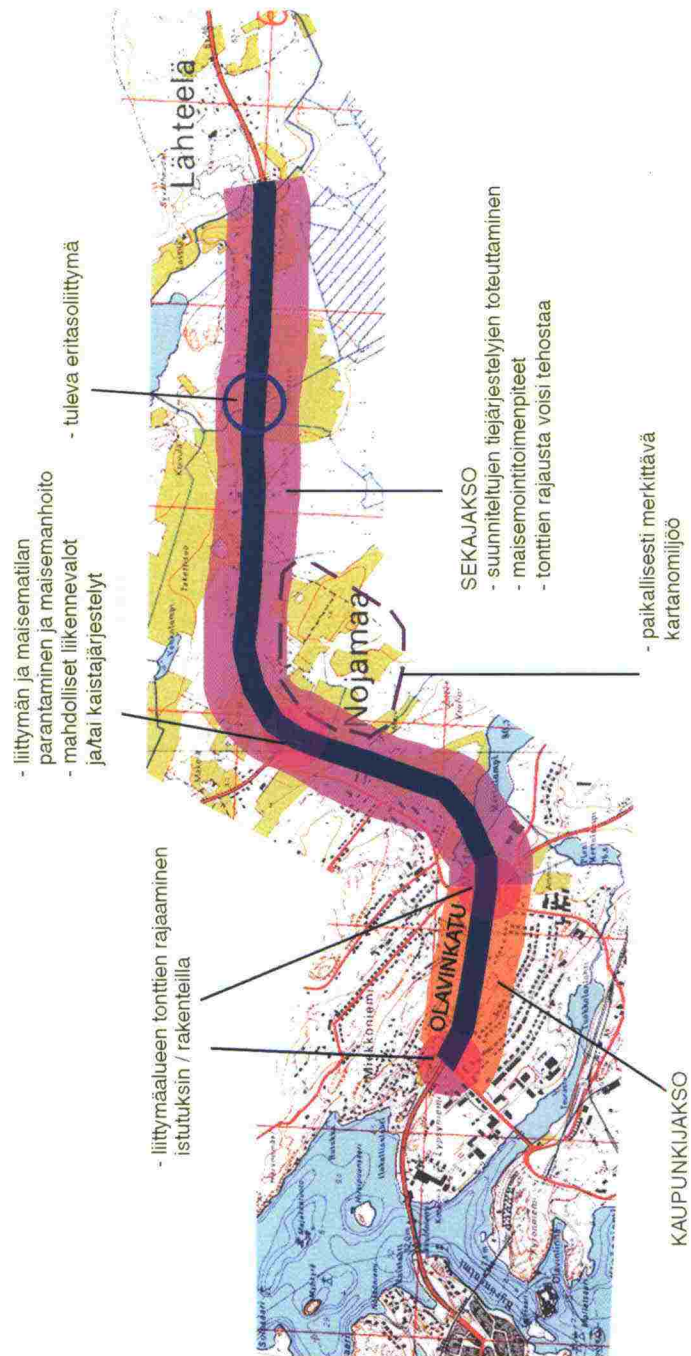
Kuva 128 Näkymä Laitaatsalmen sillalta

Kuva 129 Savonlinna, selvitysalue, tarkasteltavien tiejaksojen nykytilanne



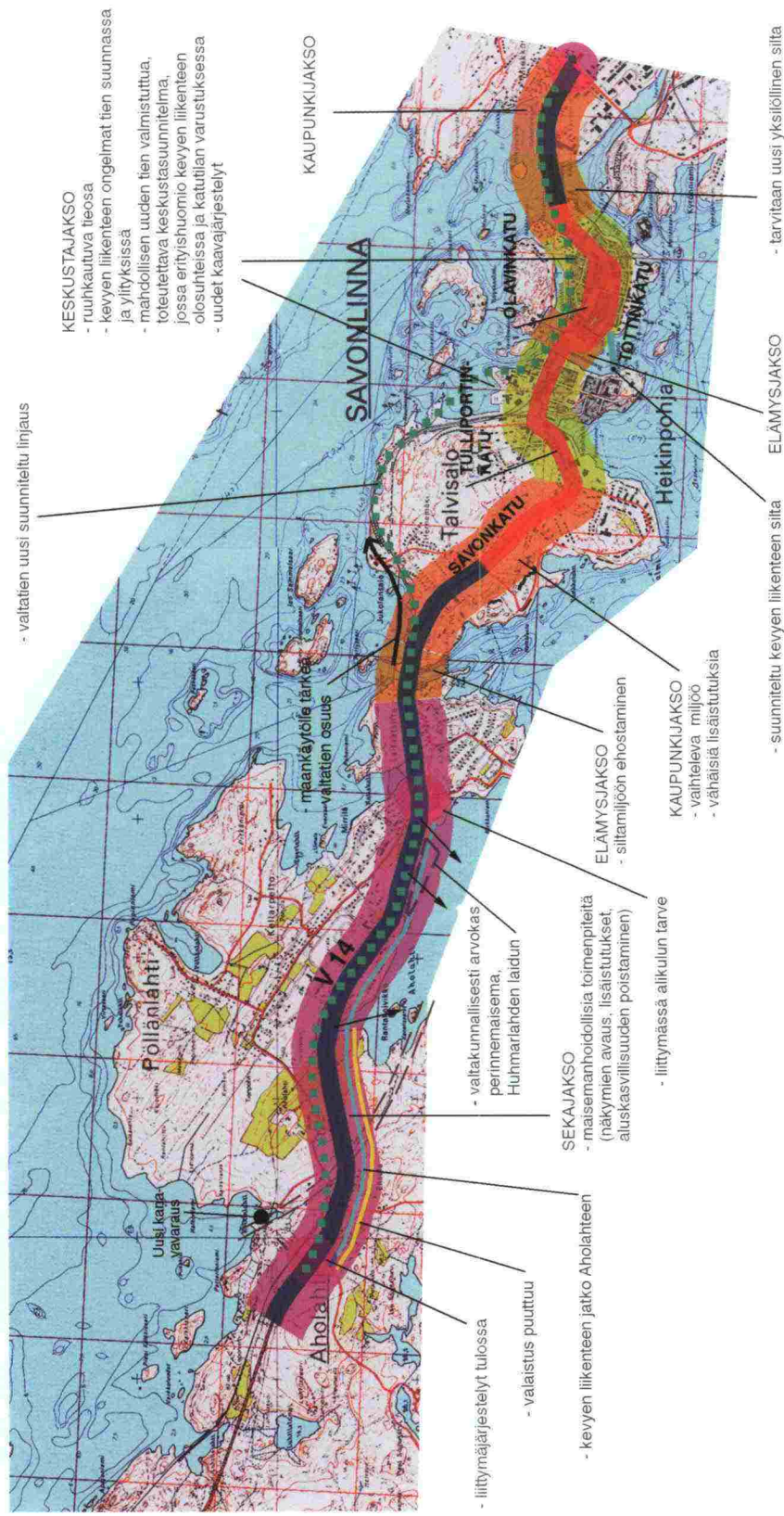
Valtatien 14 tiemiljöö on pääosin hyvää ja monimuotoista. Suurin ongelma aiheutuu liikenteestä, joka estää tiemiljööön kehittämisen entistäkin paremmaksi. Keskustan kaavallinen kehittäminen on pysynyt avoimena ohikulkutieratkaisun viivästymisen takia. Keskustassa on pysäköinti- ja kevyen liikenteen ongelmia melu- ja päästöhaittojen lisäksi. Nämä heijastuvat luonnollisesti kaupunkikuvaan ja yleiseen viihtyvyyteen. Ongelmat kärjistyvät kesällä. Olisi toivottavaa, että kaupungin liikennesuunnittelussa ei tarvitsisi turvautua lyhytaikaisiin suunnitelmiin ja toimenpiteisiin.

Lähiajan toimenpidetarpeita ovat länsipään kevyen liikenteen väylä alikuiluineen. Itäpuolella tien parantamistarvetta on Kyrönsalmen ja Moinsalmen välisen tiejakson liittymissä ja pihoilla. Länsipuolella tien jaksottumista tulisi tehostaa ja elämyskohtia esiintuoda.



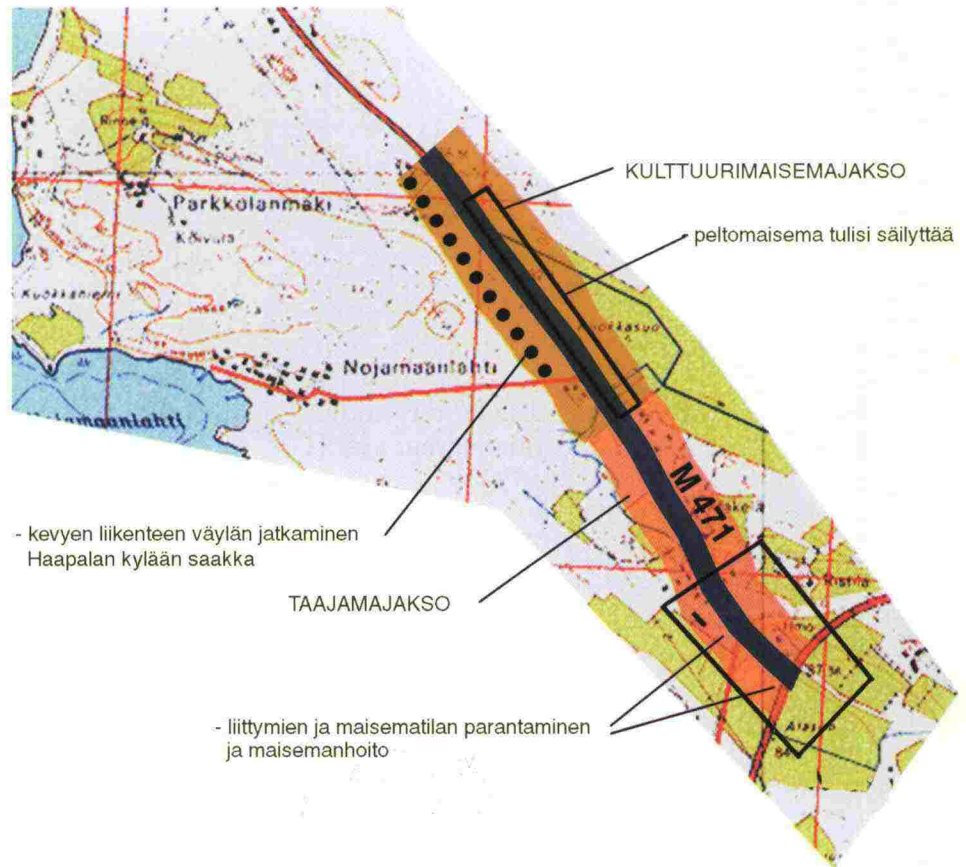
Kuva 130 **Juva - Parikkala V 14 / itä** (Sisääntulo- / kauttakulkuväylä)

Tavoitteena on kehittää tietä maankäyttöä tukevana ja liikenteen- ja ympäristöhaittoja vähentävänä väylänä

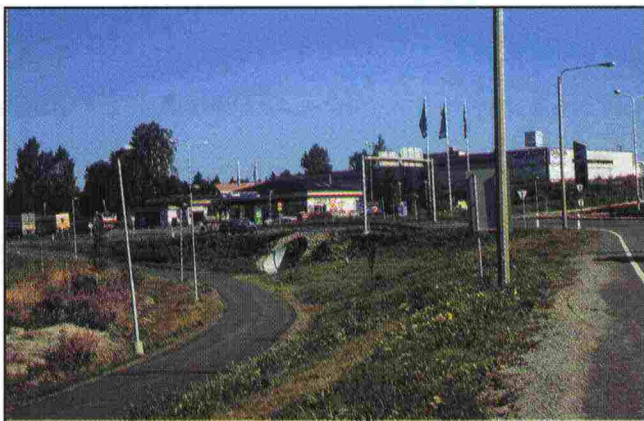


Kuva 131 **Juva- Parikkala V 14 / länsi** (Sisääntulo- / kauttakulkuväylä)
Tavoitteena on kehittää tietä maankäyttöä tukevana ja liikenteen- ja ympäristöhaittoja vähentävänä väylänä

Tienvarressa on sekaisin asutusta ja pienteollisuutta, metsää ja peltomaisemaa. Kaavassa pohjoispään peltoillekin on osoitettu rakentamista, mikä ei tue keskustan tiivistämisspyrkimyksiä. Tiemiljöö on vaihtelevaa ja pääosin pienipiirteistä. Tien linjaus on kapea ja se noudattelee maastoa. Parantamistoimenpiteitä tulisi tehdä valtatie 14 liittymäalueen ja siitä Prismän liittymän välisellä jaksolla. Toimenpiteet tulee suhteuttaa koko aluetta käsittävään yleisuunnitelmaan maisemakuvan parantamiseksi.



Kuva 132 **Savonlinna - Enonkoski M 471** (Sisääntuloväylä / säteittäinen sekaliikenneväylä)
Tavoitteena on kehittää tietä paikallista maankäyttöä tukevana kokoojatienä ja osana seudullista yhteyttä Savonlinnasta Enonkosken suuntaan



Kuva 133 Valtatien 14/maantien 471 liittymäalue on visuaalisesti sekava

3 Yhteenveto

Kaupunkirakenteeltaan Kaakkois-Suomen kaupungit ovat yksikeskustaisia ja suhteellisen tiiviitä (Hamina, Kouvola, Mikkeli, Pieksämäki), hajakeskustaisia ja melko väljiä (Anjalankoski, Imatra, Kotka) tai nauhamaisia (Heinola, Kuusankoski, Lappeenranta ja Savonlinna). Useimpien kaupunkien tavoitteena on tiivistää kaupunkirakennetta sijoittamalla uudet toiminnot nykyisten sisälle tai niiden välittömään läheisyyteen tai rakentamalla erillään olevia alueita yhteen. Tiivistämisen toivotaan paitsi vähentävän ajoneuvoilla tapahtuvaa liikkumista myös tuovan taloudellista hyötyä sekä helpotusta liikkumisesta aiheutuviin turvallisuus- ja ympäristöongelmiin.

Useimmissa kaupungeissa pääväylästä toimii rakenteessa hierarkisesti oikein ja liikenne sekä eri liikennemuodot sijoittuvat niille tarkoitetuille väylille. Poikkeuksia kuitenkin on: esimerkiksi Hamina ja Savonlinnassa läpikulkuliikenne käyttää kaupungin katuverkkoa aiheuttaen toimivuus-, turvallisuus- ja ympäristöongelmia. Toinen merkittävä ongelma on raskas liikenne, jota liikkuu taajamakeskustoissa väylillä, jonne se ei kuuluisi (Anjalankoski, Heinola, Kotka, Kuusankoski). Ruuhkia ei Kaakkois-Suomen kaupunkien pääväylästä sanan varsinaisessa merkityksessä ole, vaikka ajoittaista liikenteen tukkeutumista liittymissä esiintyykin. Ohikulkutiet ovat muuttaneet aiemmin ongelmallista liikennetilannetta monin paikoin (Mikkeli, Heinola, Kouvola, Kuusankoski). Lähiaikoina tilanne paranee myös Imatralla. Päätöksiä ja toimenpiteitä ohikulkutieratkaisut odottavat Hamina ja Savonlinnassa. Lappeenrannassa ja Pieksämäellä nykyisten ohikulkuteiden palvelutason nostamisesta on laadittu suunnitelmia.

Opastus on ongelma monissa alueen kaupungeissa ja puutteita esiintyy sekä kauko-, lähietä erityiskohteiden opastuksessa. Myös infopisteiden ja -taulujen informatiivinen ja visuaalinen taso on usein heikko. Mikkeliissä käytössä olevat erityiskohteiden uudentyypiset opasteet ovat onnistuneita. Opastuksen kannalta erityisen ongelmallisia kohteita ovat Anjalankoski, Kotka, Hamina, Imatra ja Lappeenranta.

Kevyen liikenteen reitistö on yleensä kaupungin sisäisten yhteyksien osalta melko kattava. Ongelmia ja puutteita esiintyykin lähinnä seudullisissa yhteyksissä ja kevyen liikenteen opastuksessa. Myös kevyen liikenteen risteäminen ajoneuvoliikenteen kanssa vaatii monin paikoin olosuhteiden parantamista - tyypillisenä esimerkkinä valtatie 7 Hamina ja Siltakatu Heinolassa. Kevyen liikenteen miljöissä olisi lähes kaikissa kaupunkikohteissa parantamista. Päätien varteen vedetyt pitkät ja suorat väylät ovat paitsi visuaalisesti myös käyttäjien kannalta ikäviä. Tällaisia on mm. Anjalankoskella, Hamina, Heinolassa, Imatralla, Pieksämäellä ja Savonlinnassa. Kevyen liikenteen reitit ovat useimmissa puutteellisesti opastettuja, ainakin seudullista verkostoa ajatellen.

Paikallinen joukkoliikenne perustuu kaikissa kaupungeissa linja-autoihin. Joukkoliikenteen palvelutasoa voi kuvata keskimäärin kohtuulliseksi, vaikka alueellisia eroja on jopa kaupunkien sisällä. Tulevaisuudessa useimmat kaupungit pyrkivät edelleen kohentamaan joukkoliikenteen asemaa esimerkiksi kuntien välillä yhteistyöllä.

Kymen ja Etelä- Karjalan alueen kaupungit ovat hyvin teollistuneita, mikä näkyy myös kaupunkikuvassa. Puu- ja paperiteollisuus on syntynyt vesistöjen varrelle. Tarkastellut tiejaksot ovat lähes kauttaaltaan keskustan sisään- tai ohikulkuteinä toimivia väyliä tai maaseutumaaisia lähestymisjaksoja. Tyypillisimpinä tiemiljööön ongelmia voidaan mainita edellä mainittujen väylien leveä poikkileikkaus ja liikennepainotteisuus sekä irrallisuus muusta ympäristöstä. Maaseututeiden ongelmia ovat heikko tieympäristön hoitotaso ja jaksottuminen sekä näkymien umpeenkasvaminen. Tieympäristön standardivarustus luo osaltaan heikkoa kaupunkikuvaa ja on usein huonokuntoista (mm. valaisimet, bussipysäkit, opasteet, kiveykset). Moottoritieosuuksien paljas vihertäminen ja maaston muotoilu ovat usein visuaalisesti hyvin hallitsevia (mm. Kotka, Hamina, Heinola).

Ehdotetuissa toimenpiteissä laajimmat käsittävät kaupunkiseudullisten liikennejärjestelmien laatimista (Kotka, Kouvola, Kuusankoski), keskustasaneerauksia (Anjalankoski, Heinola, Kuusankoski), vaativia tiejärjestelyjä (Hamina,

Savonlinna) sekä kattavia melu- ja/tai pohjavesisuojauskohteita (Kotka, Mikkeli). Liittymien parantamista tulisi tehdä lähes kaikissa kaupunkikohteissa. Viitoituksen, tievarustelun ja opastuksen parantaminen nousee erityisesti esille Anjalankoskella, Kotkassa, Imatralla ja Heinolassa. Melunsuojaustarvetta on kaikissa kaupungeissa joko tie- tai katuverkolla, eniten niissä, missä on paljon asuntoalueiden halki menevää raskasta liikennettä. Liikenteen päästöt eivät ole ongelma.

Viherympäristössä suurin ongelma on riittämättömät kunnossapidon resurssit. Kaupunkikuvan parantamiseksi tiemiljöötä tulisi useimmiten kohentaa tonteilla, erityisesti esikaupunkialueilla. Viherhoidon tason nostaminen on joiltakin osin ristiriidassa alemmalle tieverkolle asetettujen hoitotavoitteiden kanssa sekä luonnonmukaisten alueiden hoidon kanssa. Johtopäätöksenä voidaan todeta, että ehkä hoitotavoitteita tulisi vielä tarkistaa ja tarkentaa yhdessä kaupunkien kanssa. Rautatiealueet, jotka sijoittuvat yleisten teiden varsille, aiheuttavat usein viimeistelemätöntä kaupunkikuvaa.

Uudentyyppiset tiemiljöön ideat ja toteutukset olisivat tervetulleita; nähtävissä on selvästi yksilöitymisen tarvetta niin maisemanhoidon kuin tievarustelunkin osalta (Kotka, Heinola, Mikkeli, Hamina, Savonlinna, Kouvola). Toivottavaa olisi viihtyisä ja turvallinen keskusta, jonne olisi helppo tulla ja josta olisi helppo lähteä. Keskusta-alueiden rajautumista tulisi jatkossa pyrkiä selkeyttämään kaikilla kaupunkialueilla.

Lähdekirjallisuus

Anjalan maiseman kehittämis- ja hoitosuunnitelma, MA-arkkitehdit, 1995

Anjalankosken kaupunki, Anjalankosken meluselvitys 1991

Haminan kaupunki, Haminan meluselvitys, 1993.

Heinolan ja Heinolan mlk:n ympäristömelukartoitus 1994, Heinolan terveyskeskuksen kuntayhtymä, ympäristötoimisto

Heinolan kaupungin metsätoimisto - Kosken saaren metsäpolku

Heinolan kaupungin ympäristönsuojelusuunnitelma 1992-1996, Heinolan kaupunki 1991

Imatran kaupunki ja Kymen tiepiiri, Imatran liikenneturvallisuussuunnitelma, 1992.

Imatran kaupunki, Imatran rakenneselvitys, loppuraportti, 1996.

Imatran kaupunki, Imatran rakenneselvitys, yhdyskuntatekniikan raportti, 1995.

Imatran kaupunki, Keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelma, 1991.

Imatran kaupunki, Liikuntaesteiden kartoitus, 1988.

Imatran, Joutsenon ja Lappeenrannan ilmanlaatu 1995, Imatran kaupunki, ympäristönsuojelun palvelualue, 8.5.1996

Kaakkois-Suomen tiepiiri, Keltakankaan paikallistien 14685 parantaminen Anjalan Paperitehtaan kohdalla tiejärjestelyineen, Yksityistien liittymäsuunnitelma, Anjalankoski, 1996.

Kaakkois-Suomen tiepiiri, Keltakankaan paikallistien 14685 parantaminen Anjalan Paperitehtaan kohdalla tiejärjestelyineen, Tiesuunnitelma, Anjalankoski, 1996.

Kaakkois-Suomen tiepiiri, Maantien 353 parantaminen Keskikoskentie ja Piriläntien liittymien kohdalla; Anjalankoski, Rakennussuunnitelma, 1995.

Kaakkois-Suomen tiepiiri, Maantien 3593 parantaminen välillä Piriläntie - Valtatie 15, Anjalankoski, Tiesuunnitelma (esikopio), 1995.

Kaakkois-Suomen tiepiiri, Ohikulkutien vaikutukset Heinolan kaupunkiseudulle.

Kaakkois-Suomen tiepiiri, Valtatien 14 parantaminen välillä Lähteellä - Herttuala, Tarveselvitys, 1995.

Kaakkois-Suomen tiepiiri, Valtatien 6 rakentaminen moottoritienä välillä Hevossuo - Tykkimäki tiejärjestelyineen, Alustava yleissuunnitelma, 1995.

Kaakkois-Suomen tiepiiri, Valtatien 7 parantaminen moottoritieksi välillä Summa - Vaalimaa, Tarveselvitys, 1994.

Kaakkois-Suomen tiepiiri, Valtatien 7 parantaminen moottoritieksi Haminan kohdalla, Tarveselvitys, 1996.

Kaakkois-Suomen tiepiiri, Valtatien parantaminen moottoritieksi Haminan kohdalla, Ympäristövaikutusten arviointiselostus, 1996.

Kotkan alueen bioindikaattoritutkimus, Jyväskylän yliopisto, 1992.

Kotkan alueen metsien bioindikaattoritutkimus, Ilkka Niskanen, 1992

Kotkan ilmanlaadun vuosiraportti 1995, Kotkan kaupunki/Yk, 1996

Kotkan kaupunki, Kotkan ilmanlaadun vuosiraportti, 1995.

Kotkan kaupunki, Kotkansaaren liikennesuunnitelma 1992.

Kotkan kaupunki, Kymen tiepiiri, Kotkan tie- ja katuverkkosuunnitelma 2010, 1992.

Kotkan raskasmetallikuormitus sammalpallomenetelmällä mitattuna, Tarja Malin, 1996

Kotkan ympäristökeskus, Kotkan raskasmetallikuormitus sammalpallomenetelmällä mitattuna syksyllä 1995, 1996.

Kouvola, Kangas, oyk-perusselvitykset, keskus- ta, Kouvola kaupunki, 1994

Kouvola, Kasarminmäen-Ruskeasuon-Tanttarin oyk, Viatek Tapiola, 1993

Kouvola, Kasarminmäki-Ruskeasuon-Tanttari, oyk, maisemasuunnittelu, maisema-arkkitehtuuritoimisto MARS, 1993

Kouvola, Kasarminmäki-Ruskeasuo-Tanttari, oyk, maisemasuunnittelu, Maisema-arkkitehtuuritoimisto MARS, 1993 (kartat)

Kouvola, oyk Kangas-Kaunisnurmi-Lehtomäki-Korjala, perusselvitykset, Kasarminmäki-Ruskeasuo-Tanttari, Kouvolan kaupunki, 1994

Kouvolan kaupunki, Kouvolan keskusta, Toiminnallinen ja kaupunkikuvallinen yleissuunnitelma, esiraportti, 1990.

Kouvolan kaupunki, Valtionrautatiet, Kaakkois-Suomen tiepiiri ja Kouvola-Valkeala terveystyön kuntayhtymä, Meluntorjunnan yleissuunnitelma, 1995.

Kuusankosken kaupunki ja Kymen tiepiiri, Kuusankosken liikenneturvallisuussuunnitelma, 1993.

Kuusankosken kaupunki ja Kymen tiepiiri, Kuusankosken tie- ja katuverkkosuunnitelma.

Kuusankosken kaupunki, Kymen tiepiiri. Kuusankosken tie- ja katuverkkosuunnitelma.

Kuusankosken kaupunki, yleiskaava 2010, kaupunginhallitus 1992

Kuusankosken kaupunki. Yleiskaava 2010. Kaupunginhallitus 1992.

Kuusankosken tie- ja katuverkkosuunnitelma, Kuusankosken kaupunki, Kymen tiepiiri, Viatek Oy

Kuusankosken ympäristökeskus, Kuusankosken taajamien meluselvitys, 1994.

Kymen lääninhallitus, Kymen läänin liikenneturvallisuussuunnitelma, 1992.

Kymen lääninhallitus, Ympäristönsuojelusto. 1992: Luonnonsuojelu Kymen läänissä. Moniste. 17 s.

Kymijoki- kulttuurihistoriallinen projekti, kuntakohtaiset tavoitteet, väliraportti, 15.8.1995

Kymijoki-kulttuurihistoriallinen projekti, seutukaavalliset lähtökohdat ja tavoitteet, Kymijoki-projektin seutukaavallinen tavoitekartta, selostus, kaavamääräykset, aluevaraukset perusteluineen, väliraportti 15.8.1995

Lappeenrannan kaupunki ja Kymen tiepiiri, Lappeenrannan tie- ja katuverkkosuunnitelma, 1992.

Lappeenrannan kaupunki, Etelä-Karjalan kauppakamari, Keskustan yrittäjät ja Kymen lääninhallitus, Lappeenrannan kaupallisen keskustan kehittämissuunnitelma, 1991 ja suunnitelman tarkistus 1994.

Lappeenrannan kaupunki, Lappeenrannan kaupungin liikennemelualueet, Yleistason tarkastelu, 1993.

Lappeenrannan kaupunki, Lappeenrannan kaupunkimaisen joukkoliikenteen palvelutaso ja kehittämissuunnitelma, 1993.

Lappeenrannan kaupunki, Lappeenrannan maaseudun joukkoliikennesuunnitelma, 1993.

Lappeenrannan kaupunki, Lappeenrannan viitoitussuunnitelma keskustaajamassa, 1983.

Lappeenrannan keskustan maisemaselvitys, keskustaajaman yleiskaava, Lappeenrannan kaupunki, kaupsu, A1/1 1983

Lauritsala lehteväksi, raporttiluonnos 14.2.1994, Lappeenrannan kaupunki/Viatek Oy

Luonnonsuojelu Kymen läänissä, Kymen lääninhallitus, ympäristönsuojelutoimisto, 20.10.1992

Maisema-aluetyöryhmä. 1993. Arvokkaat maisema-alueet. Maisema-aluetyöryhmän mietintö II. Helsinki: Ympäristöministeriö. 204 s. Ympäristönsuojeluosasto, mietintö 66/1992. ISBN 951-47-5194-9.

Maisema-aluetyöryhmä. 1993. Maisemanhoito. Maisema-aluetyöryhmän mietintö I. Helsinki: Ympäristöministeriö. 199 s. Ympäristönsuojeluosasto, työryhmän mietintö 66/1992. ISBN 951-47-5154-9.

Maisema-arkkitehtuuritoimisto MARS. 1993: Kouvolan Kasarminmäen- Ruskeasuon-Tanttarin osayleiskaava. Maisemasuunnittelu. Kouvola 1993. Moniste.

Maisemaselvitys Nuijamaalta Samponhaka-Juolukkamäki, Lappeenrannan kaupunki, kaupunkisuunnitteluosasto, yleiskaavoitus C10:1991

Mikkelin kaupunki-keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelma

Mikkelin kaupunki. 1993: Keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelma. Mikkeli 1993.

Mikkelin lääninhallitus, Mikkelin läänin liikenneturvallisuussuunnitelma, 1992.

Mikkelin tiepiiri, Mikkelin tiepiirin liikenneturvallisussuunnitelma, 1992.

Mikkelin tiepiiri, Valtatien 14 yleissuunnitelma välillä Mertala - Lähteelä, 1993.

Nuijamaan kunta ja Kymen tiepiiri, Nuijamaan liikenneturvallisussuunnitelma, 1988.

Pieksämäen kaupunki, Ympäristöhoitosuunnitelma, 1985.

Pieksämäki, ympäristöhoitosuunnitelma, LTOy 1985

Savonlinnan kaupunki, leijuvaan pölyn mittaukset, SKOY Oy, 12.9.1991 S-linnan sammalpallojäkäletutkimuksia yms.

Savonlinnan kaupunki, ympäristönsuojelustoimisto, Ulkoilman hiilimonoksidipitoisuuden mittaustulos keskustassa 20.12.1991-17.1.1992, insinööritoimisto Paavo Ristola Oy

Savonlinna, Savonlinnan kaupungin liikenneturvallisusselvitys, 1995.

Savonlinnan kaupunki, liikenneperäisten kaasumaisten epäpuhtauksien mittaustulos Savonlinnassa

Savonlinnan kaupunki, Lumen kaato vesistöön ja lumitutkimus 1988

Savonlinnan kaupunki, Savonlinnan kaupungin leijumamittaus, 1994.

Savonlinnan kaupunki, Selvitys ympäristömelusta ja sen torjunnasta Savonlinnassa, Luonnos, 1991.

Savonlinnan ympäristönsuojeluohjelma 1993
Tielaitos, Kaakkois-Suomen tiepiiri. 1992: Yleisten teiden ilmanlaatu Kymen läänin alueella Kaakkois-Suomen tiepiirissä. Julkaisu 5/1992. Kouvola 1994. 33 s.

Tielaitos, Kaakkois-Suomen tiepiiri. 1994: Kymenlaakson taajamateiden liikenneympäristön tilaselvitys. Kouvola 1994.

Tielaitos, Kaakkois-Suomen tiepiiri. 1994: Suuri Savontie, Vanhan valtatie tarina. Toim. Pakarinen, Olavi ja Miettinen, Marita. Mikkelä 1994. ISBN 951-47-9455-9. 180 s.

Tielaitos, Kaakkois-Suomen tiepiiri. 1994: Yleisten teiden liikennemelu Kymen läänin alueella Kaakkois-Suomen tiepiirissä. Tielaitoksen julkaisuja 4/1994. Kouvola.

Tielaitos, Kaakkois-Suomen tiepiiri. 1995: Etelä-Karjalan taajamien liikenneympäristön tilaselvitys. Kouvola. 1995. 69 s.

Tielaitos, Kaakkois-Suomen tiepiiri. 1995: Kaakkois-Suomen tiepiirin tieympäristön viheralueiden luokitus ja hoito-opas. Mikkelä 1995. 30 s.

Tielaitos, Kaakkois-Suomen tiepiiri. 1995: Kymen läänin yleisten teiden ympäristön tila. Luonto, maisema ja kulttuurihistoria. Kouvola 1995. 73 s.

Tielaitos, Kaakkois-Suomen tiepiiri. 1995: Valtatie 6 rakentaminen moottoritieksi välillä Hevossuo-Tykkimäki, tiejärjestelyineen. Yleissuunnitelma. Ympäristövaikutusten arviointi. Kouvola. 1995.

Tielaitos, kehittämiskeskus, Kaakkois-Suomen tiepiiri. 1996: Kestävä kehitys tiensuunnittelussa - esimerkkinä Savonlinnan ohikulkutien suunnittelu. Toim. Himanen, Reijo. Tielaitoksen selvityksiä 2/1996. Helsinki 1996. ISBN 951-726-179-9. 86 s.

Tielaitos, Kymen tiepiiri. 1990. Taajamien sisäntuloteiden ympäristöhoito. Yleissuunnitelma. Panplan Oy.

Tielaitos, Kymen tiepiiri. 1993: Mikkelintien yleissuunnitelma. Valtatie 15 ja maantien 370 parantaminen välillä Kouvola-Valkeala. Kouvola 1993.

Tielaitos, LAIMA-projekti, vt 6 kehittäminen välillä Kärli-Joutseno ja Vesivalo- Mansikkala, Tieympäristön yleissuunnitelma

Tielaitos, Mikkelin tiepiiri; Liikenneympäristön tilaselvitykset, Osat: Melu, Luonto ja Maisema, Ilmanlaatu ja Pohjavesi. 1993-1995.

Tielaitos, Mikkelin tiepiiri. 1992: Valtatie 23 parantaminen välillä Pieksämäen kaupungin raja-maantien 453 liittymä. Yleissuunnitelma. Mikkelä 1992.

Tielaitos, Mikkelin tiepiiri. 1993: Taajamatien pienet parannustoimenpiteet, Otavantien

(pt 15105) Rantakylässä. Tarveselvitys. Mikkeli 1993.

Tielaitos, Mikkelin tiepiiri. 1993: Valtatie 14 välillä Aholahdi-Mertala. Tiesuunnitelma. Mikkeli 1993. 50 s.

Valtioneuvoston päätös nro 480 ilmanlaadun ohjearvoista ja rikkilaskeuman tavoitearvosta